revistacarros.pt

Carros Motores



RENAULT CAPTUR
NOVA IMAGEM E MAIS TECNOLOGIA

Nº 134 II JULHO 2024 II MENSAL

APENAS 1,95 € (CONT.)



MALA 570 LITROS

CONTACTO

BMW SÉRIE 5 TOURING



COMERCIAIS & PESADOS



MOTORES 180 E 220 CV

ESTREIA

ALPINE A290



CONTACTO

CUPRA TAVASCAN

À VENDA SETEMBRO



CONTACTO

TOYOTA YARIS CROSS HYBRID 130

POTÊNCIA 130 CV



CONSUMO 4,6 L/100 KM

TESTE

PEUGEOT 208 GT HYBRID 100 CV



V8 BITURBO 585 CV

CONTACTO

MERCEDES-AMG GT COUPÉ



CONTACTO

CITROËN Ë-C3

PREÇO DESDE 23.300 €



CONTACTO

RENAULT RAFALE

SUV COUPÉ 200 E 300 CV

E AINDA...

• HYUNDAI IONIQ 5 N • JEEP WAGONEER S • DS COLEÇÃO SAINT-EXUPÉRY • NISSAN JUKE 1.0 DIG-T DCT N-SPORT • HYUNDAI KAUAI EV PREMIUM 49 KWH • BMW I4 EDRIVE35 • POLESTAR 2 LONG RANGE SINGLE MOTOR • MERCEDES-BENZ EQB 250+ EDITION



SUMÁRIO



Nº 134 II JULHO 2024


14 RENAULT CAPTUR


20 CITROËN Ë-C3


28 HYUNDAI IONIQ 5 N


48 PEUGEOT 208 GT HYBRID


60 MERCEDES-BENZ EQB 250+

E AINDA:

CARTA DO DIRETOR



"De olhos em bico"

Depois de alguma (muita) pressão, a União Europeia (UE) decidiu taxar a importação de carros chineses para o Velho Continente. As referidas taxas podem ir até aos 38,1%. Uma medida compreensível e que surge da dúvida (ou quase certeza) de que vários construtores automóveis deste país asiático são subsidiados ilegalmente pelo Estado à luz dos tratados de comércio internacionais, o que se traduz, segundo a UE, em "concorrência desleal" na medida em que essa ajuda se reflete na redução dos preços finais dos carros. Embora a tomada de decisão ainda seja provisória - a data de efetivação está agendada para 4 de julho, altura em que deverá estar concluída a investigação que a UE está a efetuar sobre a situação na China -, a verdade é que a imposição destas novas tarifas está longe de ser pacífica. Cientes da importância que o gigante asiático ganhou na indústria automóvel nos últimos anos (na produção de componentes, baterias, etc.), alguns países, onde se inclui a Alemanha, por exemplo, temem uma forte retaliação (e devidas consequências). Aliás, ainda a "festa" não começou e já a China taxa a entrada de carros elétricos provenientes da Europa em 15%. Agora, imagine-se o que vai ser a partir do dia 4... Com a agravante de que o problema não se resume apenas aos automóveis. Durante anos os responsáveis europeus foram-se acomodando, deixando a China crescer e ganhar influência em quase todos os setores industriais. Hoje querem-na estancar, mas se calhar é tarde demais.

Miguel Rodrigues

Estatuto Editorial: A revista Carros & Motores tem uma periodicidade mensal tendo como temática principal os Automóveis, cujos conteúdos incidem sobre toda a sua área envolvente sem descurar os equipamentos, produtos e acessórios. Assim o editor assume o compromisso de respeitar os compromissos deontológicos da imprensa e a ética profissional, de modo a não poder prosseguir apenas fins comerciais nem abusar da boa-fé dos leitores, encobrindo ou deturpando a informação.

FERRARI 12CILINDRI

Apurar da raça

Sem turbos nem qualquer indício de eletrificação, sem "batotas"... A Ferrari apresenta a última evolução do seu lendário motor V12 elevado ao máximo nível técnico da sua história. Tudo envolto nesta bela carroçaria de dois lugares disponível, desde o lançamento, com tejadilho aberto ou fechado.

JOSÉ ARMANDO GÓMEZ

Sejamos honestos: ninguém estava à espera disto. Foram muitos os que acharam que a história do icónico motor V12 naturalmente aspirado da Ferrari terminaria em 2021 com as últimas entregas do 812 Competizione, em forma de série limitada. Por um lado, o motor F140 que se estreou no Enzo em 2002 já "trabalhou" o suficiente ao longo de duas décadas e, por outro lado, o cerco da eletrificação é praticamente inevitável para todos os intervenientes. Contudo, também é verdade que esta mecânica encarna a evolução mais avançada da pedra basilar de Maranello: os motores V12 de aspiração natural com que Enzo transformou a sua equipa de corridas no maior construtor de automóveis desportivos do mundo.

Isto é algo que deve pesar mais internamente do que do lado de fora, onde, afinal de contas, a marca de Maranello é comprovadamente capaz de vender praticamente qualquer coisa que coloque à venda. Assim, para não o deixar numa urna ou exibi-lo no seu museu, deu-lhe mais uma volta, baptizou-o de F140HD e montou-no numa nova edição da sua saga gran turismo, com motor dianteiro para apresentar um carro sublime, avançado e, ao mesmo tempo, profundamente ligado com o seu passado.

A TUA CARA NÃO ME É ESTRANHA

Insistimos neste ponto, antes de entrar nos pormenores técnicos, para valorizar ainda mais o nascimento do modelo: basta uma mão para contar os carros de 12 cilindros aspirados (sem turbo) que ainda estão no mercado.

Ninguém os vende, muito menos investe no seu desenvolvimento. Mas a Ferrari levou a cabo uma nova evolução técnica incorporando bielas de titânio, pistões de nova liga de alumínio, tuches de válvulas

FICHA TÉCNICA

FERRARI 12 CILINDRI

TIPO DE MOTOR	Gasolina, V12, atmosférico
CILINDRADA	6.496 cm³
POTÊNCIA	830 CV às 9.250 rpm
BINÁRIO MÁXIMO	678 Nm às 7.250 rpm
V. MÁXIMA	340 km/h
ACELERAÇÃO	2,9 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	N.D.
DIMENSÕES (C/L/A)	4.733 / 2.176 / 1.292 mm
PNEUS	275/35 R21 (fre.) 315/35 R21 (tras.)
PESO	1.560 kg
BAGAGEIRA	270 l
PREÇO	N.D.
LANÇAMENTO	Maio de 2024

O MOTOR V12 ATMOSFÉRICO DE 6.5 LITROS DEBITA NESTA EVOLUÇÃO 830 CV



0-100 KM/H EM 2,9 SEGUNDOS E 340 KM/H DE VELOCIDADE MÁXIMA

<< O 12Cilindri responde ao conceito mais purista da genética do cavallino rampante >>





Como herdeiro da família de gran turismo de altos voos, o 12Cilindri não é só um desportivo eficaz, como também trata os ocupantes num ambiente que alia luxo e desportividade.



de aço revestidas a fibra de carbono (desenvolvidas na F1), cambota 3% mais leve e desenho diferente dos colectores (6 em 1), entre outras melhorias.

O mesmo se aplica a toda a gestão eletrónica, com a versão 8.0 do controlo de estabilidade e tração Side Slip Control (SSC), e a mais recente injeção direta a gasolina (GDI), que permite que 5% do binário máximo esteja disponível às 2.500 rpm. A Ferrari elevou ao máximo os valores da sua joia da coroa, em termos de prestações absolutas, até 830 CV às 9.250 rpm e 678 Nm às 7.250 rpm. Tudo, reforçamos a ideia, sem sobrealimentação ou hibridação. Um propulsor de raça que corresponde ao que vemos do exterior. Com um vincado design do Centro Stile que lembra muito o 365 GTB/4 Daytona na zona frontal (faróis carenados sob uma grande asa horizontal) e uma aerodinâmica ativa refinada que eleva as asas 25 mm de ambos os lados da bagageira (270 litros, já agora) a partir dos 60 e até aos 300 km/h.

No interior, dois ocupantes envolvidos por materiais e design que misturam luxo e desportivismo, com tecnologias inegociáveis como o ecrã triplo para condutor, consola e passageiro. Em suma, um GT para altos voos, mas, sobretudo, um Ferrari puro-sangue. ■

OPEL MOKKA

O SUV compacto da Opel vai receber uma nova motorização eletrificada, juntando às opções ICE e totalmente elétrica existentes. Trata-se de uma versão Hybrid, que combina a variante mais potente do bloco a gasolina 1.2 turbo de três cilindros (136 CV) com um único motor elétrico integrado na caixa automática de dupla embraiagem de seis velocidades, produzindo 29 CV adicionais. A energia está a cargo de uma bateria de 48V que se carrega automaticamente em desaceleração e permite conduzir sem emissões até 50% do tempo em ambientes urbanos de baixa velocidade.



MERCEDES-AMG SL 63

A Mercedes-AMG apresentou o SL 63 Manufaktur Golden Coast, edição exclusiva do roadster com produção limitada a 100 exemplares. Partindo do SL 63 4Matic+, esta série especial destaca-se pela pintura da carroçaria na cor "kalahari gold magno", um dourado que contrasta com as jantes forjadas de 21", e que está também em vários apontamentos do interior, desde o revestimento dos bancos ao volante. Para o SL 63 Manufaktur Golden Coast, a marca alemã elegeu o motor V8 biturbo de 4.0 litros com 585 CV e 800 Nm de binário; 0-100 km/h em 3,6 segundos.



AUDI A3

Com imagem revista e conteúdos reforçados, o novo A3 já está disponível em Portugal com preços que arrancam nos 33.689 € da versão 30 TFSI de 116 CV e 220 Nm de binário, apenas na carroçaria Sportback,. A oferta Diesel inicia-se nos 38.570 € (30 TDI S line), existindo mais três opções na gama: 35 TDI S tronic Base (44.080 €), 35 TDI S tronic Advanced (44.080 €) e 35 TDI S tronic S line (47.050 €). Já o topo de gama A3 Sportback S3 TFSI S tronic quattro começa nos 65.441 €.





FIAT GRANDE PANDA

NOVA GERAÇÃO DO ICÓNICO MODELO ITALIANO COM OPÇÕES ELÉTRICAS E HÍBRIDAS



Com imagem de inspiração vincadamente retro e linhas que remetem para o modelo original dos anos 80, o nome Grande Panda realça a sua maior dimensão em comparação com o modelo atual. Medindo 3,99 m de comprimento, o novo Fiat é 337 mm mais comprido que o seu antecessor, "pulo" que faz adivinhar quotas de habitabilidade igualmente mais generosas, apesar de a marca não ter mostrado o interior. O que se sabe já é que este novo citadino estará disponível com mecânicas totalmente elétricas e híbridas e assenta na plataforma Stellantis Smart Car, que partilha com o Citroën C3/ë-C3. A Fiat também não detalhou as especificações técnicas, mas espera-se que o alinhamento das mecânicas espelhe o Citroën que lhe serve de base. O modelo francês está disponível com um propulsor híbrido 1.2 de três cilindros com 102 CV, acompanhado por um motor elétrico de 28 CV integrado numa caixa automática de dupla embraiagem de seis velocidades e uma pequena bateria de 48V. Quanto ao EV, equipa um motor elétrico dianteiro que produz 113 CV associado a uma bateria de lítio-ferro-fosfato (LFP) de 44 kWh para uma autonomia de até 320 km. A marca italiana não mencionou a possibilidade de existir uma versão AWD que possa continuar a "linha de sangue" do Panda 4×4. O novo Fiat Grande Panda será proposto ao lado da atual geração, recentemente renomeada Pandina.

MINI ACEMAN

NOVO CROSSOVER ELÉTRICO DISPONÍVEL A PARTIR DE 37.050 €



Posicionado na gama imediatamente abaixo do Countryman, o novo Aceman vai "atacar" o segmento em expansão dos crossovers 100% elétricos, contra concorrência numerosa: Fiat 600e, Jeep Avenger, Smart #1 e #3, Volvo EX30... Apresentado no Salão Automóvel de Xangai, o modelo com 4,07 metros de comprimento e carroçaria estilizada de 5 portas foi desenvolvido em conjunto com a chinesa GWM (Great Wall Motors), e será inicialmente fabricado em Zhangjiagang (China), embora a partir de 2026 também seja produzido na fábrica inglesa de Oxford. O Aceman partilha a base com o novo Cooper elétrico. Assim, no acesso à gama surge o Aceman E (desde 37.050 €), equipado com um único motor elétrico de 184 CV e bateria de 40,7 kWh, proporcionando uma autonomia de 310 km. Segue-se o Aceman SE (40.650 €) com uma unidade elétrica mais potente, 218 CV e 330 Nm, e uma bateria também maior, de 54 kWh, capaz de percorrer até 406 km. A gama desdobra-se em quatro níveis de equipamentos (Essential, Classic, Favoured e JCW), cada uma com o respetivo emblema no perfil e jantes de liga leve de 17 a 19". O interior é muito semelhante ao do Cooper, com o ecrã tátil OLED circular de 9,44" no centro a ser o único ecrã disponível.



DS 7 VAUBAN

Depois do DS 7 Élysée presidencial, criado em parceria com a Welp France, a marca francesa volta a recorrer ao especialista gaulês para lançar o seu primeiro híbrido plug-in blindado em edição limitada.
O DS 7 Vauban (nome de engenheiro militar do século XVII, conhecido como o pai das fortalezas da época) tem por base a versão E-TENSE de 300 CV, com carroçaria reforçada com fibras de aramida ou kevlar, aço blindado e vidros à prova de bala com 22 mm de espessura, num conjunto que representa apenas mais 164 kg ao peso total do DS 7.



BMW M2

Na atualização do M2, a BMW manteve intacta a configuração de motor de seis cilindros em linha, tração às rodas traseiras e a opção por caixa de velocidades manual. Porém, agora, com mais 20 CV debaixo do capô (total de 480 às 6.250 rpm). A opção pela transmissão manual de seis velocidades acaba prejudicada por oferecer menos binário do que a automática. Assim, enquanto o M2 manual perfaz os 0 aos 100 km/h em 4,1 segundos (0,1 s mais rápido que o modelo de 2024), a versão automática cumpre a medição em 3,9 s.



TOYOTA LAND CRUISER

Com chegada a Portugal prevista para este verão, o novo Land Cruiser já pode ser reservado online. Com um legado de mais de 70 anos, o modelo 4x4 de referência apresenta-se mais tecnológico e sofisticado do que nunca, utilizando a nova plataforma rígida GA-F, com direção assistida eletrónica em combinação com sistemas de última geração, como o Multi-Terrain Select, que otimiza a suspensão e a motorização para diferentes tipos de terreno, ou o Crawl Control. Disponível na configuração de 7 lugares na cor cinza escura, com preços a partir de 154.950 €.



ATUALIDADE



VOLKSWAGEN ID.7

BERLINA ELÉTRICA GANHA VERSÕES GTX E ID.7 PRO S

Depois da Tourer (carrinha), é a vez da berlina elétrica da VW receber a versão mais desportiva da gama. O ID.7 GTX, com tração integral assegurada por dois motores elétricos, um em cada eixo (dianteiro assíncrono de 109 CV e traseiro síncrono de ímanes permanentes de 286), anuncia uma potência total de 340 CV. As duas unidades são alimentadas por uma bateria de iões de lítio de 86 kWh (úteis), que permite declarar 595 km de autonomia e uma carga de até 200 kW. A velocidade máxima não é oficialmente indicada, mas os 0-100 km/h cumprem-se em 5,4 segundos. Entre os elementos exclusivos: novas jantes de liga leve de 20", assinatura luminosa e para-choques redesenhados. No interior, bancos desportivos aquecidos com costuras vermelhas, volante com acabamento específico e um equipamento de série que inclui, entre outros, head-up display com realidade aumentada, assistente de voz IDA com ChatGPT integrado, climatização automática de duas zonas e sistema de entrada e arranque sem chave.
A acompanhar o GTX, a VW lançará o ID.7 Pro S, com um motor elétrico montado no eixo traseiro (286 CV) e a mesma bateria de 86 kWh, para uma autonomia de 709 km, a mais longa da gama.



ASTARA MOVE

NOVO SERVIÇO DE SUBSCRIÇÃO JÁ ESTÁ DISPONÍVEL EM PORTUGAL



Não alugue, subscreva o seu próximo automóvel. Este é o desafio lançado pela Astara Portugal (importador nacional das marcas Kia e Mitsubishi) para clientes particulares, empresas, empresários em nome individual e entidades públicas que procuram soluções de mobilidade flexíveis e mais adequadas às suas reais necessidades de transporte. Trata-se de um novo serviço de subscrição, que se apresenta como alternativa ao renting e ao rent-a-car em Portugal. Face à primeira modalidade, a Astara garante "uma menor escala de compromisso e rigidez", enquanto comparando com as soluções convencionais de rent-a-car, o novo serviço oferece "maior duração e preços mais competitivos, permitindo ainda ao utilizador escolher um modelo e motorização específica".
O Astara Move tem por base uma plataforma 100% digital, incluindo modelos eletrificados e também comerciais ligeiros, das marcas Kia, Mitsubishi, Maxus, Isuzu e Suzuki, além do pequeno elétrico de dois lugares Microlino. Outras características distintivas: quilometragem mensal alargada, até 2.000 km, e mensalidade que inclui seguro, manutenção programada, pneus ilimitados, assistência em viagem, dispositivo de Via Verde e viatura de substituição para períodos de imobilização superiores a cinco dias.

Subscreva um veículo

De quantos veículos necessita?

Esta imagem pode não corresponder ao modelo ou versão

Escolha o seu seguro

Escolha a cobertura que melhor se adapta às suas necessidades

Seguro Básico € 0 / mês

Seguro Pro +€ 32 / mês

Seguro Premium +€ 48 / mês

Os valores são por veículo

BMW SÉRIE 5 TOURING

Bons novos tempos

Na sua sexta geração, a Série 5 Touring combina a longa tradição das carrinhas BMW com as tendências atuais. Espaço para a família, tecnologia de ponta e motorizações turbodiesel, híbridas plug-in e, pela primeira vez no modelo, totalmente elétricas.

Longe vão os tempos em que o formato carrinha fazia as delícias dos condutores portugueses. Com a "loucura" SUV, aquelas que eram conhecidas como as "amigas da família" têm vindo a perder espaço ao ponto de algumas marcas terem mesmo abdicado delas nas suas gamas. Algumas, não todas, como é o caso da BMW que, apesar de ter no seu portfólio SUV para todos os gostos, mantém-se fiel (e muito bem!) à sua longa história em matéria de carrinhas. E é aqui que entra a sexta geração Série 5 Touring.

Sim, leu bem, sexta; tudo começou em 1991, o que significa mais de três décadas de vida de um modelo que se tornou um ícone para muitos pais de família (e não só) nostálgicos e que agora têm à mercê um novo 5 Touring que, além de respirar tecnologia e qualidade, cresceu em todas as dimensões, em parte para alojar a bateria das inéditas versões elétricas

<< O carácter do Série 5 Touring pode ser reforçado com os packs Desportivo M Sport, Desportivo M Pro e Exterior M Carbon >>

Em destaque

- Sexta geração Série 5 Touring
- Dimensões exteriores incrementadas
- Motores Diesel (197 CV) e elétricos (340 e 601 CV)
- Autonomias sem emissões de até 560 km
- Bagageira entre 570 e 1.700 litros
- À venda em julho

Versão	Potência	Preço desde
Diesel		
520d	197 CV	68.150 €
520d xDrive	197 CV	70.700 €
100% elétrico		
eDrive40	340 CV	79.000 €
M60 xDrive	601 CV	118.500 €





Bagageira de 570 litros com portão de acionamento automático e debloqueio dos bancos traseiros (40:20:40) a partir da mala.



i5. Para os mais perfeccionistas falamos de 5,06 metros de comprimento (+ 9,7 cm), 1,90 m de largura (+ 3,2), 1,51 m de altura (+1,7) e 2,99 metros de distância entre eixos (+2 cm). Ou seja, um carro grande, mas no qual a BMW soube criar um equilíbrio perfeito entre proporções e estética. À semelhança da berlina, o Série 5 Touring distingue-se por um aspeto distinto, mas ao mesmo tempo moderno e dinâmico, onde não falta uma interpretação vanguardista dos característicos faróis duplos e da grelha da BMW, esta última com iluminação opcional, grupos óticos traseiros em LED unidos por uma barra cromada em forma de L ou jantes de liga leve de 18 a 21".

EXEMPLAR

No interior, também decalcado da versão de quatro portas, a escolha criteriosa dos materiais (totalmente vegan) e o rigor dos acabamentos são conjugados com um tablier com uma barra horizontal decorativa retro iluminada e ativa (sinaliza as situações de emergência, por exemplo) e o duplo ecrã contiguo BMW Curved Display, com instrumentação digital personalizável de 12,3" e multimédia de 14,9" (integra os comandos da climatização). Este recorre ao sistema operativo →





FICHA TÉCNICA

BMW I5 EDRIVE40 TOURING

TIPO DE MOTOR	Elétrico, síncrono de íman permanente
POTÊNCIA	340 CV (250 kW)
BINÁRIO MÁXIMO	430 Nm
TRANSMISSÃO	Traseira, caixa automática de relação única
BATERIA	Iões de lítio, 81,2 kWh (úteis)
AUTONOMIA (WLTP)	483-560 km
TEMPO DE CARGA	8h50 a 11 kW AC (0-100%) 30 min. a 205 kW CC (10-80%)
V. MÁXIMA	193 km/h
ACELERAÇÃO	6,1 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	19,3-16,5 kWh/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	0 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	5.060 / 1.900 / 1.515 mm
PNEUS	245/45 R19
PESO	2.180 kg
BAGAGEIRA	570-1.700 l
PREÇO	68.150 €
LANÇAMENTO	Junho de 2024

FICHA TÉCNICA

BMW I5 M60 XDRIVE TOURING

TIPO DE MOTOR	Elétricos, síncronos de ímanes permanentes, fre./tras.
POTÊNCIA	601 CV (442 kW)
BINÁRIO MÁXIMO	820 Nm
TRANSMISSÃO	Integral, caixa automática de relação única
BATERIA	Iões de lítio, 81,2 kWh (úteis)
AUTONOMIA (WLTP)	445-506 km
TEMPO DE CARGA	8h50 a 11 kW AC (0-100%) 30 min. a 205 kW CC (10-80%)
V. MÁXIMA	230 km/h
ACELERAÇÃO	3,9 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	20,8-18,3 kWh/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	0 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	5.060 / 1.900 / 1.505 mm
PNEUS	245/45 R19
PESO	2.350 kg
BAGAGEIRA	570-1.700 l
PREÇO	118.500 €
LANÇAMENTO	Junho de 2024

ID8.5 com novos gráficos e ícones, navegação BMW Maps, seleção rápida "Quick Step" para as funções mais recorrentes, atualizações Over-The-Air, comandos por voz e a denominada plataforma "Air Console" para videojogos.

Como é habitual, o incremento das dimensões exteriores reflete-se nas cotas de habitabilidade, embora não nos pareça que as diferenças para o antecessor sejam assim tão substanciais. Seja como for, quatro adultos viajam à-vontade devidamente acompanhados por uma bagageira (portão elétrico de série) que pode oscilar entre os 570 e os 1.700 litros.



BMW Curved Display com painel de instrumentos de 12,3" e sistema multimédia de 14,9".



SEM EMISSÕES

Em estreia absoluta na sua história, a carrinha Série 5 é proposta com versões 100% elétricas, a eDrive40 e a exultante M60 xDrive. A primeira aposta num motor e propulsão traseira, e reclama 340 CV quando ativada a função My Mode Sport (0-100 km/h em 6,1 segundos e 193 km/h); homologa de 483 a 560 km de autonomia. A segunda, com dois motores (tração integral), anuncia 601 CV e 820 Nm de binário (com My Mode Sport), acelera até aos 100 km/h em 3,9 segundos e a velocidade máxima está limitada a 230 km/; autonomia de 445 a 506 km.

Ambos montam bateria de 81,2 kWh (úteis) cujo carregamento em corrente contínua é de até 205 kWh (149 km em 10 minutos, 10-80% em 30 minutos) e em alternada de 11 kWh, no menos potente, e de 22, no M60 xDrive.

Depois, e como manda a tradição, duas opções turbodiesel (520d e 520d xDrive) 2.0 de quatro cilindros com 197 CV, tecnologia mild hybrid de 48V e caixa automática Steptronic de 8 velocidades.

Mas tarde, provavelmente após o verão, a gama será reforçada com uma terceira versão Diesel de 6 cilindros em linha com 303 CV e duas soluções híbridas plug-in (530e e 530e xDrive) com 299 CV de potência combinada, bateria de 19,4 kWh e autonomias totalmente elétricas a rondar os 90 km.

Numa primeira abordagem ao volante do i5 eDrive40, destaque para a boa agilidade do conjunto, mesmo que a resposta não seja explosiva (essa faceta está a cargo do i5 M60), com o motor a revelar disponibilidade (430 Nm de binário) em todo o tipo de solicitações e a não deixar transparecer as quase 2,2 toneladas do peso. Isto com consumos médios na casa dos 20 kWh/100 km a ritmos sem preocupações energéticas.

> << A ergonomia estudada ao detalhe envolve o condutor na perfeição. O comando iDrive mantém-se, mas agora quase toda a gestão do carro passa pelo ecrã central >>



Na prática, bons momentos de condução que são "embelezados" por uma distribuição de peso entre os dois eixos praticamente equitativa, rigidez da carroçaria otimizada e, sobretudo, a possibilidade de equipar "apenas" chassis desportivo, suspensão M, amortecedores de dureza variável, barras estabilizadoras ativas, direção integral e sistema de travagem M. O resultado? Desde a suavidade com que pisa até à forma como aborda cada trajetória, independentemente da velocidade, tudo é feito ao pormenor... com oscilações da carroçaria só em casos muito extremos. Em suma, bela carrinha! ■

MIGUEL RODRIGUES

RENAULT CAPTUR

Nova vaga

Exibindo umas linhas mais expressivas, o SUV compacto da Renault chega ao nosso país com uma oferta simplificada de três níveis de equipamento e quatro motorizações, por preços a partir de 23.200 €.

MANTÉM A POSSIBILIDADE DE TER UMA CARROÇARIA BICOLOR. NO TOTAL, 14 COMBINAÇÕES POSSÍVEIS



Em destaque

- Nova filosofia de design da marca
- Estreia da versão Esprit Alpine
- Banco traseiro avança/recua sobre calhas
- Motores a gasolina, híbridos e GPL
- Ajudas à condução melhoradas

Antes de partirmos para a experiência dinâmica nos arredores de Madrid, onde a Renault proporcionou aos jornalistas os primeiros quilómetros ao volante do novo Captur, marcha atrás até 2013, ano do seu lançamento. Na altura, o SUV compacto francês tinha dois concorrentes. Atualmente, a meio do ciclo de vida da segunda geração, confronta-se com mais de 20 (!).

A azáfama na categoria não impediu a carreira de sucesso deste Renault com mais de dois milhões de exemplares vendidos, mas aumentou significativamente a competição. Por isso, na renovação deste modelo de referência para a marca, cautela e caldos de galinha...

AR DE FAMÍLIA

A Renault optou (e bem!) por manter intacta a fórmula original, melhorando-a apenas em aspetos fundamentais. A começar na imagem exterior, com uma nova secção dianteira, que vai buscar o "ar de família" ao também recente Symbioz, desde a grelha estilizada às óticas, até ao desenho das luzes diurnas em formato de meio diamante.

No interior, de boa convivência e correta ergonomia, apesar de contar com novos materiais e acabamentos, a conectividade foi onde o Captur mais progrediu com a introdução do sistema OpenR Link com Google incorporado (Android Automotive 12), associado a um novo ecrã tátil vertical de 10,4'', com o sistema a ser totalmente personalizável e compatível com Android Auto e Apple CarPlay sem fios. Os serviços Google, como o Maps e o Assistant são algumas das funcionalidades propostas, além de mais de 50 aplicações diferentes. De resto, mantiveram-se inalteradas as características de funcionalidade, caso do banco traseiro deslizável longitudinalmente 16 cm sobre calhas, a permitir criar mais espaço para a carga ou para os passageiros, de acordo com as necessidades.

HÍBRIDO, MAS NÃO SÓ

Com 4,23 metros de comprimento e uma distância entre eixos de 2,63 m, as proporções são praticamente decalcadas a papel químico da versão que sai de cena, mantendo-se igualmente a plataforma (CMF-B), que proporcionou a esta geração progressos tecnológicos importantes, desde logo por admitir fórmulas de eletrificação. Mas a Renault optou por modificar a geometria da suspensão e amortecedores, bem como a calibração da direção assistida. Com isto, a marca reivindica maior dinamismo, que pudemos confirmar ao volante da versão topo da gama, o E-TECH full hybrid com 145 CV. A oferta desdobra-se por mais três opções a gasolina, com os motores 1.0 TCe de 90 CV (caixa manual de 6 velocidades), o Eco-G (GPL) com 100 CV e o 1.3 TCe mil hybrid com 160 e sistema de eletrificação ligeiro (48V) integrado no módulo da caixa automática. O full hybrid,





Novo ecrã tátil vertical de 10,4” para o sistema de última geração OpenR Link.



Gama simplificada com três níveis de equipamento: Evolution, Techno e Esprit Alpine.



Bagageira com um volume máximo de 616 litros (480 na versão Full Hybrid); banco traseiro totalmente para a frente.



MAIS EQUIPAMENTO, COM OU SEM AJUDAS

No novo Captur, o acabamento Esprit Alpine substitui o RS Line como opção de topo (abaixo há o Evolution e o Techno), distinguindo-se pelas inserções em Slate Gray no para-choques, apontamentos em preto brilhante e jantes específicas de 19”, além dos emblemas Alpine e o interior com um revestimento em tecido granulado multi-texturizado nos bancos e nos painéis das portas, pedais desportivos em alumínio e volante exclusivo. Mas comum a todas as versões, a arquitetura eletrónica inteiramente nova, com o reforço das ajudas à condução, incluindo a função de condução híbrida preditiva e o Active Driver Assist, para uma condução autónoma de nível 2. No total, dispõe de 28 ajudas à condução de nova geração, algumas podem ser desativadas com um simples toque no botão My Safety Switch, personalizável a gosto.

Versão	Potência	Preço desde
1.0 TCe 90	90 CV	23.200 €
1.0 TCe 100 GPL	100 CV	24.300 €
1.3 TCe 160 mild hybrid	160 CV	28.500 €
E-Tech full hybrid 145	145 CV	28.500 €

por sua vez, associa mecânica 1.6 a gasolina a dois motores elétricos e uma caixa multimodo sem embraiagem, para uma potência combinada de 145 CV e um binário máximo de 205 Nm. A bateria com 1,2 kWh de capacidade é carregada de forma automática na condução, nas etapas de desaceleração e travagem, sendo que a tecnologia E-TECH permite condução elétrica durante 80% da utilização em meio urbano, o que garante até 30% de redução nos consumos, na comparação com a versão TCe com potência semelhante.

No primeiro teste em circuito urbano, o SUV da marca do losango permitiu consumos na casa dos 4 l/100 km, até abaixo dos valores homologados em ciclo WLTP. E também não desiludiu nos trajetos mais exigentes fora da cidade, permitindo-se a circular em modo elétrico até perto dos 80 km/h. Novidade, a função E-Save é ativada através de uma patilha dedicada no tablier, à esquerda do volante, para reservar uma carga de bateria de, pelo menos, 40%. ■

VÍTOR MENDES



MULTI-SENSE COM QUATRO MODOS DE CONDUÇÃO: ECO, SPORT, COMFORT E MYSENSE, PERSONALIZÁVEL

CUPRA TAVASCAN

Irmão do meio

O CUPRA Tavascan estará à venda em Portugal a partir do próximo mês de setembro. Trata-se de um SUV-coupé puramente elétrico que retrata a expressão máxima do ADN da marca desportiva espanhola.



Cécilia Taieb, diretora-global da comunicação da Cupra, é perentória: «se pudemos sonhá-lo, podemos criá-lo». A frase traduz a enorme expetativa da marca no lançamento do Tavascan, novo SUV-coupé que decalca praticamente a imagem do 'concept-car' já apresentado em 2019.

Posicionado acima do Born e do Formentor, quase ao lado do Terramar (futuro SUV a lançar ainda este ano), o Tavascan é uma espécie de 'irmão do meio' que recorre à conhecida plataforma MEB da Volkswagen, a mesma de ID.4/ID.5 da VW e do Enyaq iV da Skoda, por exemplo. Com linhas geométricas diferenciadas, o rosto é determinado pelo 'olhar' das óticas (LED Matrix) com luzes triangulares e pela singular máscara na grelha, sobressaindo ainda o logótipo iluminado no capô. As linhas laterais e a curva do tejadilho até à traseira denunciam o formato coupé, tendo sido atingido o valor de 0.26 em termos de coeficiente aerodinâmico (Cx), até porque o modelo é mais baixo à frente e atrás em relação à medida 'standard' da plataforma de que deriva.

DESPORTIVO VZ (DE VELOZ)

A condução é fluída e o conforto elevado, apesar do foco mais desportivo, mesmo que se possam notar as proporções e o peso de um SUV encorpado (2.273 kg). A resposta à pressão do acelerador é quase instantânea e a potência de 340 CV da versão VZ que guiámos (286 CV na "normal" Endurance; tração tra-



AS LUZES E O SPOILER TRASEIRO AUMENTAM A PERCEÇÃO DA LARGURA. ELEMENTOS LED INTEGRADOS NOS PUXADORES DAS PORTAS

Em destaque

- Primeiro SUV Coupé 100% elétrico da marca
- Motores de 286 e 340 CV, ambos com bateria de 77 kWh (úteis)
- Autonomias até 568 km
- Chega em setembro



Bagageira de 540 litros e hipótese de abertura elétrica por 'pedal virtual' do portão.

<< Novo design do Tavascan inspirará futuros Cupra: formato tipo cunha ou 'nariz de tubarão' até à traseira e efeito 'viseira de capacete' junto ao para-brisas e pilar A >>

seira) permite um excelente rendimento, o qual aparece de forma progressiva, sem hiatos, gerando enorme à-vontade na estrada.

O binário elevado de 679 Nm é fator a ter em conta, sendo possível cumprir os tradicionais 0-100 km/h em apenas 5,5 segundos, enquanto a velocidade máxima está limitada a 180 km/h. Esta versão VZ conta, então, com tração integral, uma vez que recorre a dois motores elétricos, um à frente (80 kW) e outro atrás (210 kW). É indicada a autonomia de 522 km, mas, no caso da versão Endurance, esse valor sobe para os 568 km, existindo ainda três níveis de regeneração da energia selecionados através das patilhas sob o volante.

A capacidade da bateria é de 77 kWh úteis, admitindo uma potência máxima de carga de 135 kW em corrente contínua (10% a 80% em 28 minutos) e 11 kW em alternada. Num posto de carga rápida é assim possível amealhar perto de 100 km de autonomia em cerca de... sete minutos.

Ao volante dá-se conta dos efeitos benéficos do chassis Sport DCC ajustável, da suspensão desportiva e da direção progressiva, inclusive com a possibilidade de se optar por vários modos de condução (Range, Comfort, Performance, Cupra, Individual e Traction). Ao nível da segurança destaca-se o cruise control adaptativo com mudança automática de faixa (via Cloud) e o sistema de ajuda automática (memorizada) ao estacionamento, inclusive com controlo à distância (através de smartphone).

NA VANGUARDA

O interior é vanguardista, quer pelos materiais, tecidos e cores aplicadas, quer pela tecnologia LED de toda a iluminação (painéis das portas, luzes de leitura, tablier...), sobressaindo a consola central do tipo flutuante, o amplo ecrã digital de 15'' ao centro e a parte superior do tablier com uma 'lâmina' em tom de cobre. Há diversos ambientes e vários 'packs' opcionais (Adrenaline, Extreme e Winter), embora a gama nacional ainda esteja por definir, sendo possível escolher entre jantes de 19 a 21''. A navegação com realidade aumentada (Head-up Display) e o teto panorâmico em vidro com cortina elétrica são outras opções. De igual forma, a combinação de luzes e →

FICHA TÉCNICA

CUPRA TAVASCAN ENDURANCE

TIPO DE MOTOR	Elétrico, síncrono de íman permanente
POTÊNCIA	286 CV (210 kW)
BINÁRIO MÁXIMO	545 Nm
TRANSMISSÃO	Traseira, caixa automática 1 velocidade
BATERIA	Iões de lítio, 82 kWh (77 úteis)
AUTONOMIA (WLTP)	568 km
TEMPO DE CARGA	8h a 11 kW CA (0-100%) 28 min. a 135 kW CC (10-80%)
V. MÁXIMA	180 Km/h (limitada)
ACELERAÇÃO	6,8 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	15,2 kWh/100 km (misto)
EMISSÕES	0 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	4.644 / 1.861 / 1.597 mm
PNEUS/JANTES	235/55 R19
PESO	2.178 kg
BAGAGEIRA	540 l
PREÇO	N.D.
LANÇAMENTO	Setembro de 2024

FICHA TÉCNICA

CUPRA TAVASCAN VZ

TIPO DE MOTOR	Elétrico, síncrono de íman permanente
POTÊNCIA	340 CV (250 kW)
BINÁRIO MÁXIMO	679 Nm
TRANSMISSÃO	Integral, caixa automática 1 velocidade
BATERIA	Iões de lítio, 82 kWh (77 úteis)
AUTONOMIA (WLTP)	522 km
TEMPO DE CARGA	8h a 11 kW CA (0-100%) 28 min. a 135 kW CC (10% a 80%)
V. MÁXIMA	180 Km/h (limitada)
ACELERAÇÃO	5,5 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	16,5 kWh/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2	0 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	4.644 / 1.861 / 1.597 mm
PNEUS/JANTES	255/45 R20
PESO	2.273 kg
BAGAGEIRA	540 l
PREÇO	N.D.
LANÇAMENTO	Setembro de 2024









'Infotainment' com ecrã de 15", o maior de sempre num Cupra. Sistema áudio premium da Sennheiser é opcional: 425 W e 12 altifalantes. Painel de bordo digital de 5,3".

<< Bancos com desenho desportivo e materiais sustentáveis com tecidos e microfibras recicláveis. Mais tarde, bancos opcionais CUP Bucket em pele >>

'sombras' é tipicamente Cupra, incluindo cores exclusivas/metalizadas da carroçaria (cinco) e detalhes específicos para cada versão.

Ana Moreno, Product Manager da Cupra, sublinha que a experiência de configuração 'online' foi melhorada e a estimativa dos prazos de entrega reduzida para cerca de três meses. Depois do Born, o segundo modelo inteiramente elétrico da marca de Barcelona (fundada em 2018) terá, como já se disse, a companhia do SUV Terramar, enquanto o citadino Raval apenas aparecerá em 2025.

Ainda não há preços para o Tavascan no nosso país, embora 'nuestros hermanos' já tenham o valor da edição de entrada e de lançamento: desde 52.100 €, a partir de junho. Em Portugal, claro, valores um bocadinho... acima, talvez só conhecidos depois do verão. ■

JOÃO OURO



BORN VZ: MAIS EXCLUSIVO

Não é só a imagem que é mais desportiva, uma vez que todo o 'set-up' do Born VZ conta com diversas mexidas e afinações, desde travões, direção e suspensões, neste último caso com novos amortecedores atrás e ajustes das barras estabilizadoras, por exemplo. O objetivo foi aprimorar o comportamento dinâmico, até porque as performances são mais elevadas: 0-100 km/h em 5,6 s e velocidade máxima de 200 km/h (mais 40 km/h que na versão e-Boost), algo que se deve ao incremento da potência do motor elétrico para 326 CV/240 kW (545 Nm de binário). Do mesmo modo, a bateria de 79 kWh foi melhorada (mais 2 kWh úteis), admitindo agora recargas rápidas até 185 kW (DC), sendo a autonomia estimada de 599 km. A versão VZ distingue-se ainda por novos bancos Cup Bucket (mais leves e construídos com fibras naturais/recicladas), jantes em liga leve de 20", logótipo cromado VZ na traseira e cores exclusivas de carroçaria (verde Dark Forest e preto Midnight). Estará disponível a partir de setembro.

CITROËN Ë-C3

O elétrico do povo

Com uma bateria de 44 kWh alojada no piso para alimentar um motor de 113 CV, o novo utilitário da Citroën é um dos automóveis elétricos mais acessíveis em Portugal. Um sério candidato ao estatuto de "best-seller" na categoria.

Ágil e divertido de conduzir, o ë-C3 tem na imagem de forte personalidade um trunfo que a Citroën sempre soube capitalizar. Mas para caçar clientela no segmento urbano, onde o sucesso emocional do estiloso Fiat 500 elétrico deixa margem reduzida, a marca francesa soma-lhe outros argumentos de peso: espaço, conforto e tecnologia por um "preço--canhão", que faz do gaulês um dos mais acessíveis de uma nova legião de modelos ligados à corrente.

DEMOCRÁTICO

Equipado com motor elétrico com 113 CV e pack de baterias de 44 kWh, que proporciona uma autonomia até 320 km, o ë-C3 tem preços a partir de 23.300 € e... é mais caro que um Dacia Spring. Mas não compete diretamente com o elétrico da marca romena, pois o Citroën está posicionado no segmento acima, o dos B-SUV. Mais. Os franceses pretendem reforçar a sua missão de tornar a mobilidade sem emissões acessível a todos com a promessa de um ë-C3 ainda mais acessível, com 200 km de autonomia, a partir de 19.990 €. Exatamente o que custa um Dacia Spring Extreme Electric, com 4 lugares (o ë-C3 tem 5) e quase metade da potência (65 CV)...

<< Carroçaria crossover com 4,01 metros e 10 cm mais alto que o antecessor >>

Primeiro construtor no seio do Grupo Stellantis a arrancar com a prometida democratização da mobilidade elétrica (seguir-se-á a Fiat com o Grande Panda), a Citroën aposta numa conceção simplista, porém sem comprometer o que se exige de um modelo com o propósito urbano do novo C3, mais alto e mais quadrado que o antecessor, mas com dimensões semelhantes (4,01 metros de comprimento, 1,76 de largura e 1,57 m de altura) e uma nova imagem do tipo crossover. Na mala, 310 litros



Compartimento de carga com 310 litros e bons acessos.







O CITROËN Ë-C3 ESTARÁ DISPONÍVEL EM DUAS VERSÕES YOU E MAX, SEMPRE COM MOTOR ELÉTRICO DE 113 CV

de capacidade, suficiente para a maioria das idas às compras.

ELOGIO DO ESPAÇO

Vai haver quem possa torcer o nariz à qualidade aparente de alguns plásticos, forros e materiais, mas é parte da fórmula de racionalidade com o objetivo de reduzir custos, peso, pegada ambiental (materiais sustentáveis) e, simultaneamente, simplificar a utilização diária, sem perder de vista a linha tradicional do conforto que é imagem de marca na Citroën. O tablier de linhas diretas e apresentação simples espelha bem essa filosofia de racionalidade, embora não dispense soluções inteligentes como o novo "C-Zen Lounge", uma abordagem inovadora que reinventa o painel de bordo e substitui o cluster tradicional por um Head-Up Display que projeta numa superfície em vidro preto brilhante apenas as informações de condução essenciais. Ao centro surge o ecrã de infotainment 'flutuante' a cores, de 10,25", ligeiramente inclinado para o condutor (na versão de entrada "You" terá de se contentar com um suporte para smartphone).

A posição ao volante está num plano elevado, a permitir boa visibilidade para todos os ângulos da estrada, ao mesmo tempo que a assistência da direção permite um tato levezinho, sem esforço, para facilitar a condução e as manobras na cidade. Pena que a precisão não melhore à medida que se aumenta de velocidade.

Em relação ao motor, não estamos perante 113 CV de corrida, mas após selecionar o modo D na consola, pressente-se que existe força suficiente para acelerações bem despachadas, o que acontece devido à entrega imediata do binário.

Além disso, o novo utilitário francês propõe, pela primeira vez, as aclamadas suspensões Citroën Advanced Comfort, com batentes hidráulicos progressivos e excelente capacidade de processamento em mau piso, associadas aos novos bancos Citroën Advanced Comfort. Ou seja, zero ruídos e zero vibrações para uma condução descontraída, muito confortável e sem stress. Em circuito misto, cidade/estrada (sem autoestrada), o consumo medido foi de 15 kWh/100 km, registo que permite sonhar com os cerca de 300 km declarados pela marca, uma agradável surpresa. Aliás, como as prestações e as credenciais dinâmicas. Um elétrico para todos! ■

VÍTOR MENDES



Óticas dianteiras e traseiras com duas faixas LED na horizontal e uma na vertical que formam um C.





Interior moderno com recurso a materiais sustentáveis e tablier de linhas direitas com ecrã tátil de 10,25".

Em destaque

- **Motor 100% elétrico com 113 CV**
- **Bateria LFP com 44 kWh**
- **Até 320 km de autonomia**
- **Suspensões Citroën Advanced Comfort com batentes hidráulicos**
- **Mala com 310 litros**
- **Preços a partir de 23.300 €**

ALÉM DA VERSÃO 100% ELÉTRICA, O C3 ESTÁ DISPONÍVEL TAMBÉM COM MOTOR A GASOLINA DE 100 CV, DESDE 14.990 €

FICHA TÉCNICA

CITROËN Ë-C3 YOU 83 KW

TIPO DE MOTOR	Elétrico, síncrono de íman permanente, dianteiro
POTÊNCIA	113 CV (83 kW)
BINÁRIO MÁXIMO	120 Nm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa automática de relação única
BATERIA	Lítio fosfato-ferro, 44 kWh
AUTONOMIA (WLTP)	320 km
TEMPO DE CARGA	2h50 a 11 kW CA (100%) 26 min. a 100 KW CC (20-80 %)
V. MÁXIMA	135 km/h
ACELERAÇÃO	11 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	17,1 kWh/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	0 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	4.015 / 1.755 / 1.567 mm
PNEUS	205/55 R16
PESO	1.494 kg
BAGAGEIRA	360 l
PREÇO	23.300 €
LANÇAMENTO	Junho de 2024



RENAULT RAFALE

Voar alto

Com nome de avião recordista em velocidade, o novo Rafale veste o fato de SUV coupé para se tornar no topo de gama da Renault. Um modelo com aspirações elevadas, espaço e muita tecnologia a bordo, e motorizações hibridas auto-recarregável e plug-in.

Em destaque

- **SUV coupé com 4,71 m de comprimento**
- **Versões E-Tech full hybrid 200 CV (à venda) e E-Tech 4x4 300 (no outono)**
- **De série, direção às quatro rodas 4Control advanced**
- **Cockpit Digital OpenR; multimédia com Google integrado**
- **Acabamentos: Techno (45.000 €) e Esprit Alpine (50.000 €)**

Em 1934, o avião monolugar de corrida Caudron--Renault Rafale bateu o recorde de velocidade de 445 km/h. Para situar o leitor, na altura a Renault, não só, produzia motores de combustão para automóveis, como também para comboios e aviões. Outros tempos...

Hoje, passados 90 anos, a marca francesa, numa espécie de homenagem, recupera esse feito para dar nome ao seu novo modelo topo de gama, o Rafale, um SUV Coupé com muito estilo e com o que de melhor sabe fazer a casa de Boulogne-Billancourt.

Parte integrante da recente vaga de modelos da Renault nascida com o designado Renaulution, o Rafale recorre à plataforma CMF--CD, a mesma do Austral e do Espace, para dar corpo a um conjunto com 4,71 metros de comprimento, por 1,86 de largura e 1,61 m de altura. A distância entre eixos de 2,74 metros é igual à do Espace, porém com vias mais largas para garantir tanto um aspeto mais robusto como um comportamento dinâmico mais assertivo. Por falar em aspeto, destaque para a generosa grelha com desenho 3D de pequenos diamantes nas cores azul e preto e o logotipo de dimensões generosas ao centro, para os grupos óticos com tecnologia Matrix LED Vision (opcional) acompanhados, em posição inferior, pe-


Os grupos óticos, com tecnologia LED Matrix Vision à frente (opção), e o desenho das jantes são elementos distintivos do Rafale.

las luzes diurnas de LED em forma de losango vertical e com contornos retilíneos, e para a vincada linha descendente do tejadilho a partir do pilar central até uma zona traseira onde pontifica um spoiler saliente que ajuda a conferir o tal look coupé e, consequentemente, a imagem desportiva. Aos olhos, e apesar de não evitar as habituais ligações estilísticas com outros modelos da marca, o resultado final é bem conseguido, distintivo e um bom ponto de partida para o regresso da Renault ao segmento D.

BOAS SENSAÇÕES

Lá dentro, a primeira referência vai para a grande sensação de espaço que, em opção, pode ser complementada pela excelente luminosidade do já conhecido teto panorâmico Solarbay (uma superfície em vidro com 1.470 x 1.117 mm composto por uma estrutura de cristais líquidos dispersos em polímetros que permite, através de um botão ou comando de voz, escurecer ou tornar opaco o respetivo vidro em breves segundos).



Regressando à habitabilidade, quem viaja atrás usufrui de 302 mm de distância para as pernas e de 880 mm de altura, valores muito interessantes, principalmente para os ocupantes com estaturas mais elevadas, ao quais se juntam uma capacidade de bagageira de 627 litros, digna das melhores carrinhas da classe.

Num compromisso com a questão ambiental, a conceção do interior recorre, em boa parte, a materiais naturais e reciclados para uma qualidade de montagem e acabamentos em consonância com o segmento em que se insere, enquanto a vertente tecnológica é assegurada pelo também conhecido cockpit digital OpenR com →

FICHA TÉCNICA

RENAULT RAFALE E-TECH FULL HYBRID 200

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros em linha, turbo
CILINDRADA	1.199 cm³
POTÊNCIA	130 CV às 4.500 rpm
BINÁRIO MÁXIMO	205 Nm às 1.750 rpm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa auto multimodo de 15 modos
SISTEMA ELÉTRICO	
TIPO DE MOTOR	Dois motores elétricos síncronos permanente
POTÊNCIA (TOTAL)	68 CV/34 CV
BINÁRIO (TOTAL)	205 Nm/50 Nm
BATERIA	Iões de lítio, 2 kWh, 400 V
SISTEMA HÍBRIDO	
TIPO DE MOTOR	Elétrico-gasolina
POTÊNCIA	200 CV (146 kW)
BINÁRIO	N.D.
V. MÁXIMA	180 km/h
ACELERAÇÃO	8,9 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	4,7 l/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	105 g/km (misto)
DIMENSÕES (C/L/A)	4.710 / 1.866 / 1.613 mm
PNEUS	245/45 R20
PESO	1.660 kg
BAGAGEIRA	627-1.914 l
PREÇO	45.000 €
LANÇAMENTO	Junho de 2024



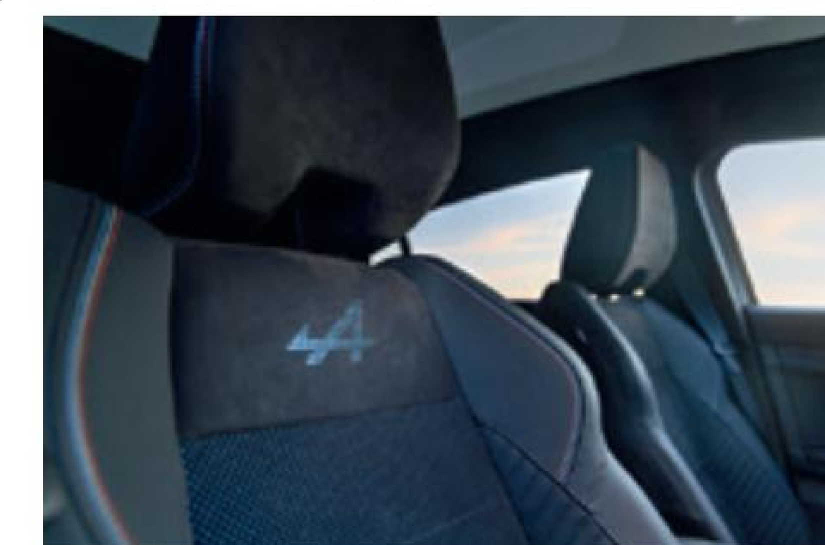
DIREÇÃO ÀS QUATRO RODAS: AS TRASEIRAS VIRAM NO SENTIDO OPOSTO DAS DIANTEIRAS (ATÉ 5º) A BAIXAS VELOCIDADES







Na versão Esprit Alpine, bancos desportivos em alcantara perfurado com o logo Alpine iluminado no encosto e costuras azul, branca e vermelha em alguns revestimentos.





dois ecrãs digitais, um de 12,3" personalizável para a instrumentação e outro de 12" em posição vertical para o novo sistema de infoentretenimento OpenR Link. Em relação a este último, foi desenvolvido em parceria com a Google – inclui Google Maps, Google Assistant e mais de 50 aplicações - e recorre ao sistema operativo Android Automotive 12, sendo compatível com Apple CarPlay e Android Auto e atualizações FOTA (Firmware Over The Air). A rematar, um head-up display de 9,3", apenas disponível em opção no acabamento Esprit Alpine.

<< O Rafale conta com até 32 sistemas avançados de assistência ao condutor (ADAS), podendo o condutor, através do comando My Safety Switch, desligar ou selecionar os seus preferidos >>

COM OU SEM CARREGAMENTO

A gama mecânica do Rafale articula-se em duas soluções, ambas híbridas. Assim, na fase de lançamento, este mês de junho, o novo SUV coupé francês apresenta-se na motorização híbrida auto-recarregável, denominada E-Tech full hybrid de 200 CV, que combina um propulsor a gasolina 1.2 turbo de três cilindros e 130 CV com dois motores elétricos, um de 68 CV (50 kW), com função motriz, e outro de 34 CV (25 kW), como gerador e associado à caixa de velocidades multimodo sem embraiagem. Ainda em relação à unidade de 68 CV, é alimentado por uma bateria de iões de lítio de 2 kWh/400V que, segundo a Renault, permite uma utilização sem emissões na ordem dos 80% do tempo em cidade.

Quanto à segunda solução (disponível no outono), trata-se de um novo motor híbrido plug-in de 300 CV (E-Tech 300 4x4) com direção e tração às quatro rodas e autonomia 100% elétrica superior a 100 km. Neste caso, a bateria é de 22 kWh.

Suave, mas decidido, o E-Tech full hybrid aproveita na perfeição a potência e o binário proveniente da junção do gasolina com os elétricos para nos presentear com recuperações lestas e um desempenho eficaz, que peca apenas, em determinadas situações, por alguma hesitação da caixa de velocidades. Nada de preocupante num cenário que pode ser melhorado através do sistema de modos de condução Multisense (Eco, Sport, Comfort e MySense), que mexem com as respostas da direção, do motor e do chassis.

Aliás, se juntarmos o programa Sport a uma rigidez estrutural bem trabalhada e ao facto de o Rafale dispor de série a direção às quatro rodas 4Control advanced e o designado Vehicle Motion Control (VMC 2), um sistema eletrónico que controla as rodas traseiras em sintonia com o ESP, estamos perante um comportamento muito efetivo na forma como aborda as trajetórias, com o chassis a transmitir na conta certa todos os movimentos da carroçaria e a proporcionar excelente sensação de segurança. É verdade que não é um desportivo, mas chega para entusiasmar... e sempre com a palavra conforto como porta-estandarte. ■

MIGUEL RODRIGUES



TOYOTA YARIS CROSS HYBRID 130

Mais híbrido

Na primeira atualização relevante, o B-SUV da Toyota ganha uma nova componente digital, mais e melhores equipamentos e uma nova versão híbrida, que assim reforça o estatuto de bandeira da gama.



A TOYOTA DISPONIBILIZA APP PARA ABRIR E FECHAR AS PORTAS DO CARRO À DISTÂNCIA OU ACIONAR O CLIMATIZAÇÃO

Com mais de 200.000 unidades vendidas desde o lançamento, em 2021, o Yaris Cross foi o Toyota mais vendido na Europa (em Portugal, ainda é o Yaris que segue na frente, mas com o Cross à perna…). O sucesso explica-se facilmente: o Yaris Cross combina o formato mais apreciado do momento, numa das categorias que vale mais vendas (B-SUV), e uma forte componente de eletrificação, que sai reforçada com chegada de uma nova versão híbrida autorrecarregável de 130 CV, ao mesmo tempo que estreia o acabamento Premiere Edition, ajudas à condução melhoradas, instrumentação digital e ecrã multimédia. A nova motorização "Hybrid 130" junta-se à de 116 CV ("Hybrid 116"). Sai de cena o 1.5 VVT-i a gasolina.

ESTÉTICA NÃO MUDA

Nesta primeira atualização relevante ao modelo, a Toyota optou por não alterar quase nada da fórmula de sucesso original. As novidades na estética resumem-se ao desenho das jantes (16, 17 ou 18") e duas cores exteriores metalizadas (Azul Jupiner e Verde Caqui). Não há um rabisco a mais em matéria de design. De igual modo, as proporções também não mudam, recorrendo à mesma plataforma global GA-B, a arquitetura do Yaris e a mesma distância entre eixos (2.560 mm), mas com carroçaria "esticada" em 240 mm no comprimento, 90 mm em altura e 20 mm em largura para oferecer mais espaço no habitáculo e mala com quase 400 litros. Entretanto, consoante o acabamento, passa a dispor de um novo painel de instrumentos digital de 12,3" personalizável e de um ecrã multimédia de 9 ou 10,5" com novos hardware e software (Toyota Smart Connect), compatível com Android Auto/CarPlay sem fios e reconhecimento de comandos de voz com linguagem natural.

RECHEIO TECNOLÓGICO

A componente tecnológica não fica por aqui, o compêndio de assistentes Toyota Safety Sense também foi reforçado. A Supressão de Aceleração (trava qualquer aceleração repentina quando reconhece o risco de colisão com um veículo à sua frente) é um dos novos recursos que se junta ao portfólio de funções, mas há também o Assistente de Condução Inteligente (ajuda a evitar riscos habituais de acidentes quando se guia a baixas

Em destaque

- SUV urbano com 4,18 metros
- Nova motorização híbrida de 130 CV; tração dianteira
- Disponível nos acabamentos Luxury e Premiere Edition (edição limitada)
- Preços desde 34.030 €



Instrumentação digital configurável em quatro modos: Smart, Casual, Sporty e Tough.



Ecrã tátil multimédia com 9 ou 10,5" (dependendo da versão) com operacionalidade melhorada e conectividade sem fios para as funções Apple CarPlay e Android Auto.



O revestimento dos bancos conta com um novo padrão.

FICHA TÉCNICA

TOYOTA YARIS CROSS HYBRID 130 LUXURY

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros em linha, atmosférico
CILINDRADA	1.490 cm^3
POTÊNCIA	92 CV às 5.500 rpm
BINÁRIO MÁXIMO	120 Nm entre as 3.600 e as 4.800 rpm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa automática CVT
SISTEMA ELÉTRICO	
TIPO DE MOTOR	Síncrono de ímanes permanentes, dianteiro
POTÊNCIA	83 CV (62 kW)
BINÁRIO	185 Nm
BATERIA	Iões de lítio
SISTEMA HÍBRIDO	
TIPO DE MOTOR	Elétrico-gasolina
POTÊNCIA (TOTAL)	130 CV (96 kW)
BINÁRIO (TOTAL)	N.D.
V. MÁXIMA	170 km/h
ACELERAÇÃO	9,2 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	4,8 l/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	109 g/km (misto)
DIMENSÕES (C/L/A)	4.180 / 1.765 / 1.517 mm
PNEUS	215/50 R18
PESO	1.200 kg
BAGAGEIRA	397 l
PREÇO	34.030 €
LANÇAMENTO	Junho de 2024

<< Hybrid 130: prestações e eficiência energética otimizadas >>

velocidades), ou o Sistema de Paragem de Emergência (deteta que o condutor não tem qualquer ação – na direção, travagem, aceleração – por um determinado período de tempo, podendo imobilizar o veículo, ativar as luzes de emergência e destrancar as portas).

MAIS RÁPIDO E POUPADO

O híbrido com 116 CV continuará a representar o grosso das vendas, mas esta nova variante tem os seus trunfos. O Yaris Cross "Hybrid 130" conta com o bloco a gasolina 1.5 de três cilindros da versão 116, mas com um novo motor elétrico cujo binário foi incrementado em toda a faixa de rotações, com o valor de pico a subir para 185 Nm (contra 141 no "Hybrid 116"). A unidade de potência também foi atualizada para melhorar a aceleração dos 0 a 100 km/h para 10,7 segundos (menos 0,5 s), mantendo, ainda assim, a velocidade máxima de 170 km/h.

No fundo, mais do que os progressos nas prestações, sobressai a disponibilidade do sistema híbrido. A assistência do motor elétrico em resposta ao acelerador é mais rápida para contribuir para um comportamento mais linear, com menos sinais de esforço quer da caixa e-CVT, quer do três cilindros. O SUV flui muito bem entre o trânsito citadino, especialmente no pára-arranca, sendo capaz de manter a mecânica térmica desligada na maioria do tempo de utilização, pelo que os valores de consumo indicados pelo computador de bordo aproximam-se dos anunciados: média de 5 litros, valor que baixa até aos 4,3 l/100 km em ambientes puramente citadinos. ■

VÍTOR MENDES

EDIÇÃO LIMITADA

Claramente mais preocupado com a economia e a eficiência do que com a dinâmica, o Yaris Cross tem ligações ao solo competentes para controlar os movimentos da sua carroçaria mais elevada, sem penalizar o conforto. A nova versão topo de gama, denominada Premiere Edition (edição limitada), oferece a exclusiva pintura de dois tons Urban Khaki, cor que se estende às costuras dos bancos e às linhas decorativas no painel de instrumentos e nas portas, e jantes de liga leve de 18"s de cinco raios. O novo "Hybrid 130" é proposto somente nos acabamentos Luxury (34.030 €) e Premiere Edition (35.990 €).

HYUNDAI IONIQ 5 N

Aquela máquina!

Com dois motores elétricos, 650 CV, tração integral e muita tecnologia, o Ioniq 5 N transforma-se no porta-estandarte desportivo da Hyundai. Um modelo exclusivo, sinónimo de emoção ao volante quer no dia-a-dia, quer para "aliviar" o stress no circuito.



Em destaque

- **Dois motores elétricos: 650 CV e 770 Nm de binário**
- **Tração integral**
- **Bateria de 84 kWh para 448 km de autonomia**
- **260 km/h e 3,4 s nos 0-100 km/h**
- **Preço: 79.900 €**

Nascido sob a assinatura da divisão desportiva N da Hyundai, o Ioniq 5 N apresenta-se como o primeiro veículo elétrico de produção em série de alta performance da marca coreana.

O que é que isto significa? Nada mais, nada menos, que um trabalho apurado e minucioso ao nível do desenvolvimento do chassis, da preparação da carroçaria e do capítulo técnico, aos quais se juntam dois motores elétricos, um em cada eixo (dianteiro de 238 CV e traseiro com 412), que, além de garantirem a tração integral, perfazem a bonita quantia de 650 CV de potência total durante dez segundos, graças à função overboost N Grin Boost; sem ela, o Ioniq 5 N anuncia 609 CV.

ADAPTAÇÃO ELÉTRICA

Depois, bateria de iões de lítio de 84 kWh de capacidade para uma autonomia sem emissões de 448 km, cujo carregamento em corrente contínua pode ser feito até um máximo de 350 kW (10-80% em 18 minutos), e um sem número de dispositivos que, não só, ajudam como intensificam as emoções ao volante. Para começar, e aproveitando o tema da propulsão elétrica, destaque para o controlo de arranque N (launch control), com três níveis de ação (baixo, médio e elevado), e para as denominadas funções "N Race" e "Track State-Of-Charge". A primeira, selecionável a partir de um comando no interior, permite ao condutor escolher a forma como gere a energia da bateria através dos programas "Endurance" (maximiza a autonomia em pista) e "Sprint" (prioriza a potência em detrimento da autonomia), enquanto a segunda permite calcular automaticamente o consumo de energia por volta num circuito pré-definido.


O Hyundai Connected Car Navigation Cockpit combina instrumentação digital e sistema multimédia, ambos com ecrãs de 12,3”. Incluem atualizações Over-The-Air (OTA).


No interior, bancos desportivos tipo baquet, em posição mais baixa, e volante exclusivo com comandos dedicados.



Ainda relacionado com o mundo elétrico mais duas preciosidades, o “N e-Shift”, que simula o funcionamento de uma caixa automática de dupla embraiagem de 8 velocidades dos modelos N com motor térmico, e o “N Active Sound+”, que, como o nome indica, possibilita transformar o habitual silêncio da locomoção elétrica em três sons distintos a partir das colunas do habitáculo: Ingnition (motor a gasolina) Evolution (inspirado no protótipo EV N da Hyundai) e Supersonic (turbinas de avião).

RÉGUA E ESQUADRO

Ou seja, um conjunto de dispositivos que obrigam a despender algum tempo para interiorizar e escolher o melhor “setup” e que são complementados em termos de comportamento dinâmico pelo sistema “N Drif Optimizer” (simula a ação do “pontapé” de embraiagem dos motores de combustão interna com tração traseira), pela distribuição variável do binário entre os dois eixos em onze níveis e pelo diferencial eletrónico autoblocante no eixo traseiro.

Feita a descrição dos principais “trunfos” do Ioniq 5 N, é hora de conhecermos as suas reais capacidades no asfalto. Aqui, vale a pena abrir um parêntesis para alertar para o facto de apesar de possuir um chassis reforçado (20 mm mais baixo), vários elementos aerodinâmicos específicos (entre eles, o spoiler traseiro), sistema de travagem (discos de 400 mm frente e 360 atrás), jantes de 21” em pneus Pirelli P-Zero 275/35 e ajudas à condução que nunca mais acabam, os seus limites vão muito mais além do que habitualmente se ensina nas tradicionais escolas de condução. Pormenores à parte, pé no acelerador, 0-100 km/h em 3,4 s, e deixarmo-nos contagiar por uma direção bastante direta e por trajetórias desenhadas a régua e esquadro, tornando cada curva numa experiência para mais tarde recordar. As transferências de massa são exemplarmente doseadas e a eletrónica adquire, à medida que abusamos do acelerador, um papel fundamental para chegarmos ao final do dia com a pintura sem riscos. Tudo servido com elevados níveis de segurança e conforto e perfeitamente adaptável a uma utilização do dia-a-dia. ■

MIGUEL RODRIGUES

FICHA TÉCNICA

HYUNDAI IONIQ 5 N

TIPO DE MOTOR	Síncronos de ímanes permanentes, dianteiro e traseiro
POTÊNCIA	609 CV (650 CV c/ função overboost)
BINÁRIO MÁXIMO	740 Nm (770 Nm c/ função overboost)
TRANSMISSÃO	Integral, caixa de relação única
BATERIA	Iões de lítio, 84 kWh
AUTONOMIA (WLTP)	448 km
TEMPO DE CARGA	11h a 7,4 kW CA (0-100%) 18 min. a 350 kW CC (10-80%)
V. MÁXIMA	260 km/h
ACELERAÇÃO	3,4 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	21,2 kWh/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	0 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	4.715 / 1.940 / 1.585 mm
PNEUS	275/35 R21
PESO	2.275 kg
BAGAGEIRA	480-1.540 l
PREÇO	79.900 €
LANÇAMENTO	Abril de 2024


Jantes em alumínio forjado de 21”, com discos de 400 mm de diâmetro à frente e 360 atrás.





PARTILHA A PLATAFORMA MODULAR GLOBAL ELÉTRICA E-GMP COM OS IRMÃOS IONIQ 5 E 6

ALPINE A290

Renasce um ícone

Para grande satisfação dos nostálgicos, o espírito racing do R5 está de regresso, com uma nova marca e designação, Alpine A290, o design retro inspirado no original, mas com as modernas tecnologias da motorização elétrica.

A Alpine, marca de automóveis desportivos do Grupo Renault, teve a responsabilidade de fazer renascer o 5 GT Turbo, no que representa igualmente para o construtor de baixa produção fundado em 1955 pelo francês Jean Rédélé, a inauguração de uma nova era com o lançamento do A290, o seu primeiro carro elétrico. Uma tarefa hercúlea para um fabricante cujo único modelo de produção é reconhecidamente um dos automóveis desportivos mais fascinantes e divertidos de guiar, o A110.

No estreante A290, a Alpine garante ter respeitado os três pi-





lares da sua imagem de marca: "desempenho, agilidade e leveza". E é bom que o tenha feito, e assegurado, porque o GT Turbo dos tempos modernos é apenas o pioneiro (a partir do verão de 2025) de uma futura gama deste fabricante, que incluirá também um crossover compacto e a nova geração do puríssimo desportivo bilugar de construção ultraleve A110.

À primeira vista, o A290 cumpre o que a Alpine promete. A imagem, sublinhe-se, remete para o GT Turbo – a Renault já lançou a nova geração, totalmente elétrica, do célebre R5 – e tem as mesmas dimensões compactas. Embora bastante superiores à do antecessor do século passado: comprimento de 3,99 metros (contra apenas 3,59 m no GT Turbo), largura de 1,82 m (1,60), altura: 1,52 m (1,37) e distância entre eixos de 2,53 metros (2,40 m). Outras dissemelhanças, o A290 tem cinco portas e o GT Turbo apenas três, e a volumetria da bagageira é de 326 contra 233 litros do modelo de outrora.

IMAGEM RACING

São diversos os elementos que distinguem o Alpine A290 do seu irmão Renault 5 E-Tech. Desde logo, as cavas das rodas alargadas, para-choques com difusores à frente e atrás, saias laterais, jantes de liga leve de 19 polegadas (de série) com desenhos exclusivos, tejadilho em alumínio (que pode receber pintura em cor azul anodizada), bandeira francesa (opcional) no pilar C, antena preta tipo barbatana de tubarão, vários logotipos alusivos e, claro, um mais proeminente aileron traseiro. As pinças dos travões dianteiras, monobloco e de quatro pistões fornecidas pelo especialista Brembo são idênticas às do A110 (em comercialização) e podem ser vermelhas (Racing Red) ou azuis (Alpine Blue). O catálogo inclui quatro cores de carroçaria, incluindo um novo azul metalizado Alpine Vision Blue. →



Carga máxima DC de até 100 kW (15-80% em 30 minutos). A bagageira anuncia interessantes 326 litros de capacidade.



Em destaque

- Plataforma AmprSmall
- Motor 100% elétrico com 180 ou 220 CV
- Bateria com 52 kWh
- Lançamento verão de 2025
- Preços a partir de 38.000 €

<< O A290 é o primeiro automóvel da nova «Dream Garage» (Garagem de Sonho, em português), planeada por Luca de Meo, CEO do Grupo Renault, ainda no âmbito do plano Renaulution >>





Bancos com reforço lateral para um apoio-extra.





NOS FARÓIS, MOTIVOS EM FORMA DE X LEMBRAM OS CARROS DE RALIS



Dimensões compactas: 3.990 mm de comprimento, 1.820 de largura, 1.520 de altura e 2.530 mm de distância entre eixos.

INTERIOR TIPO 'COCKPIT'

No habitáculo, volante desportivo de três raios com base achatada e diversos botões específicos inspirados na Fórmula 1 (alô, Alpine), como o comando giratório RCH (para a função Recharge; permite definir o nível de regeneração), um outro para os modos de condução e um terceiro, vermelho, designado OV (para a função Overtake - ultrapassagem), que à distância de um simples toque solicita a potência e biná-



"HOT HATCH" ELÉTRICO: ALPINE A290 RIVALIZARÁ COM O ABARTH 500E E OS MINI COOPER E E SE

SONORIDADE ADAPTATIVA DO MOTOR

Na ausência de ruído dos motores elétricos, a Alpine criou o sistema de feedback sonoro Alpine Driving Sound (ADS), que se adapta ao estilo de condução e à carga no acelerador, fornecendo dois sons com diferentes frequências e intensidades. Os efeitos sonoros são difundidos pelo sistema de áudio especialmente projetado para o A290 e controlados pelo condutor. O primeiro som (Alternative Sound) oferece um tom leve e desportivo, e foi projetado para o uso diário do veículo. O segundo (Alpine Sound) foi concebido para a utilização desportiva do carro. Há ainda intervenção do ADS no sistema de alerta acústico, obrigatório até 30 km/h para alertar os peões para a presença de um veículo elétrico, que emite sonoridade exclusiva da Alpine.



O ecrã central de 10,1 polegadas está inclinado para o condutor; comandos físicos para o ar condicionado.

<< Versão desportiva inspirada no Renault 5 Turbo tem motor elétrico com até 220 CV >>





O comando «OV» no volante garante 10 segundos de potência máxima para facilitar, por exemplo, as ultrapassagens.

rio máximos do motor durante 10 segundos. Na práticas, a tecnologia de motorização híbrida da Fórmula 1 aplicada aos carros do dia a dia: a função OV necessita de tempo de recarga de 30 segundos antes de poder ser utilizada novamente a 100%, mas após 15 segundos permite ativar-se o 'boost' por 5 segundos. O A290 dispõe ainda da função de Controlo de Arranque (Launch Control).

No centro do tablier, destaca-se o monitor de 10,1" ligeiramente direcionado para o condutor e num ambiente vincadamente racing não podiam faltar bancos desportivos (não integrais).

E ANDA?

Agora, o mais delicado e difícil de concretizar na construção de um automóvel elétrico: o divertimento na condução. A nova plataforma para veículos a bateria da Alpine cumpre o indispensável: tem distribuição de peso otimizado (com menos tara no eixo dianteiro) e centro de gravidade rebaixado ao máximo. A bateria tende a contribuir para a rigidez estrutural do automóvel. Há duas versões de motor: 180 CV (para a versão de base GT Premium) e 220 CV e 300 Nm (GT Performance e GTS) - para um peso total do carro de 1.479 kg, o que, na unidade mais potente, garante aceleração de 0-100 km/h em 6,4 segundos.

O Alpine A290 tem apenas uma bateria, de 52 kWh, que lhe proporciona autonomia (WLTP) de cerca de 380 km (unidade de 220 CV).

O sistema de carregamento rápido DC de 100 kW permite 'encher' a bateria de 15 a 80% da carga em 30 minutos, ou em 15 minutos o equivalente para percorrer 150 km. Num ponto de corrente alternada (CA), o carregador integrado de 11 kW garante 50-80% em 1h20, ou acrescentar 70 km à autonomia em 1 hora, ou ainda em recuperar de 10% a 80% da carga em 3h20. ■

VÍTOR MENDES



JEEP WAGONEER S

Dos EUA para o mundo

O novo Wagoneer S tem a pretensão de competir diretamente com o Model X da Tesla, estando previsto chegar a Portugal a partir do último trimestre de 2024. Bateria de 100 kWh, 600 CV de potência, tração 4x4 e uma autonomia estimada próxima dos 480 km.

Antonio Filosa, CEO da Jeep, faz valer o legado de mais de 80 anos da lendária marca norte-americana para abrilhantar a apresentação mundial do SUV Wagoneer S. Em Frankfurt, na Alemanha, a ocasião não é para menos, uma vez que se trata do primeiro SUV 100% elétrico destinado a todos os mercados globais, tendo lançamento inicial previsto para os EUA e Canadá (a partir de junho), chegando depois à Europa a partir do último trimestre deste ano, Portugal incluído. Note-se que a Jeep tem vindo a aumentar as vendas no Velho Continente, com alguns países em evidência, como é o caso de Itália, Alemanha e Espanha, algo que se justifica também pelo sucesso do Avenger, entre outros modelos, sendo importante reforçar essa progressão com uma estratégia de globalização na qual o Wagoneer S é o melhor exemplo.

ASPIRAÇÃO PREMIUM

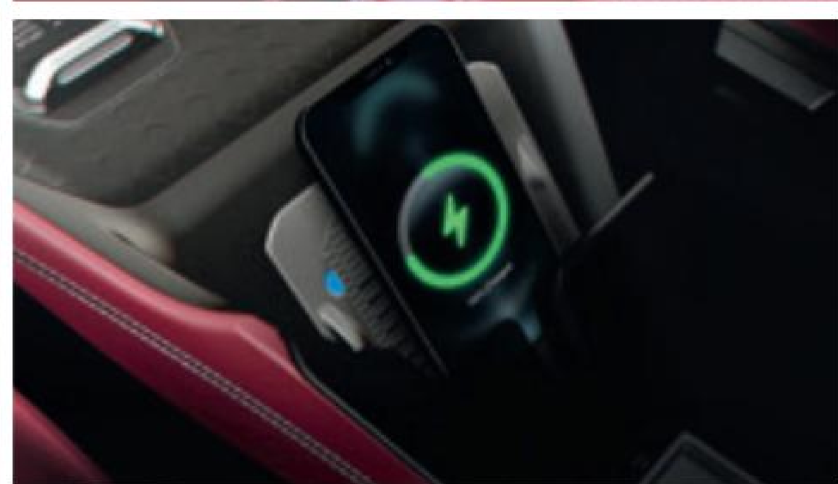
Com 4,9 metros de comprimento, o novo SUV propõe 600 CV de potência, 800 Nm de binário máximo e uma aceleração 0-96 km/h de 3,4 s – tão só o mais rápido Jeep de sempre, sendo possível realizar atualizações 'over-the-air'. A autonomia estimada coloca-se acima de 480 km, embora tenha como bitola o ciclo de homologação em vigor nos EUA que é diferente do da Europa. Integra sistema de tração 4x4 Selec-Terrain (modos Auto, Sport, Eco, Snow e Sand) e imensa tecnologia de ponta, a que se junta um habitáculo sofisticado e luxuoso com múltiplos materiais 'premium' (alumínio, iluminação LED e têxteis naturais). É proeminente a atmosfera digital, inclusive com ecrãs táteis cuja superfície total atinge 45", incluindo gráficos/menus com 64 cores selecionáveis – contando até com monitor exclusivo (10,3") no lado do passageiro da frente.

As proporções exteriores e o design podem fazer lembrar outros concorrentes "very british", sem prejuízo de alguns detalhes mais invulgares: grelha face/grelha iluminada com sete aberturas, jantes especiais de 20", bancos aquecidos e ventila-



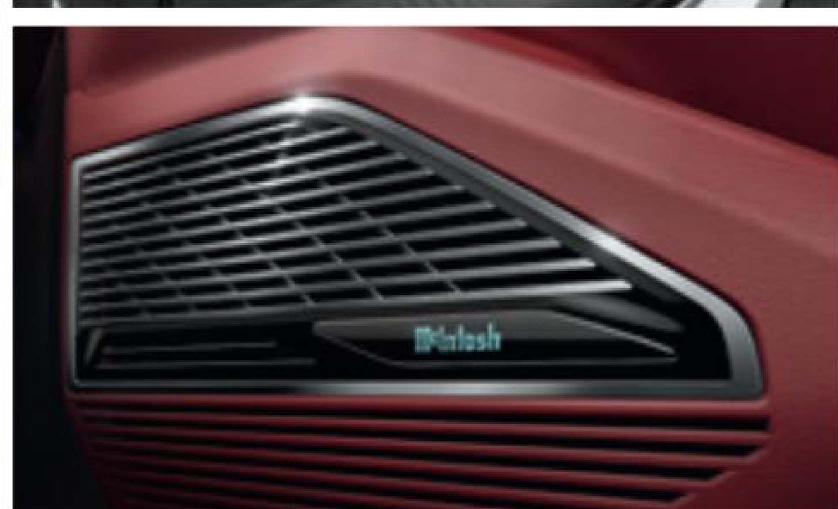












Requinte e tecnologia misturam-se num interior com muito espaço e qualidade apurada.

Em destaque

- Primeiro SUV global 100% elétrico da Jeep
- 600 CV de potência e 800 Nm de binário
- Autonomia: mais de 480 km (ciclo norte-americano)
- Bagageira: 866 litros
- À venda no último trimestre de 2024

dos (à frente e atrás; com 90 cm para as pernas na distância entre assentos) e sistema áudio McIntosh de 1.160 watts e 19 colunas, por exemplo. "É um novo capítulo na história da marca", diz Antonio Filosa, adiantando que se trata do "primeiro automóvel elétrico global que suscitará uma experiência inteiramente Jeep e 100% elétrica a toda uma nova geração (...)".

DINÂMICA APURADA

A arquitetura eletrificada recorre à nova plataforma STLA Large do grupo Stellantis, ao qual a Jeep pertence, altamente flexível e, neste caso, com inclusão de uma bateria de 100 kWh (iões de lítio, 400 volts), a qual admite recargas rápidas DC (5%-80% em 28 minutos). A base foi ajustada ao comprimento e à largura do Wagoneer S, assim como às suspensões e à própria tração 4x4 elétrica, cujos módulos acionam as rodas dianteiras e traseiras de forma independente. De acordo com o construtor, a rigidez de torção da carroçaria foi melhorada 35% face aos anteriores SUV da marca e da classe (segmento E) e a eficiência é sublinhada pelo coeficiente (Cx) alcançado: 0.29. Trata-se do «mais aerodinâmico Jeep de sempre», diz Vince Galante, Chief Exterior Designer, que destaca a ausência de cromados externos e o recurso a alumínio cerâmico especial. Talvez a Europa não pudesse, de facto, ficar de fora desta incursão da Jeep pelo universo 'premium' dos SUV puramente elétricos. E logo se verá se a aposta futura também não passará por um Grand Wagoneer S, com distância entre eixos esticada e maior lotação (sete ocupantes em vez de cinco), mesmo que o habitáculo do SUV agora revelado seja amplo e a bagageira tenha uma capacidade gigante: 866 litros. ■

O WAGONEER S É O JEEP MAIS AERODINÂMICO DE SEMPRE



JOÃO OURO



DS

Coleção exclusiva

Em homenagem a Antoine de Saint-Exupéry, pioneiro da aviação e autor da célebre obra 'O Principezinho', a DS preparou uma coleção muito especial para as gamas DS 3, DS 4 e DS 7.

A apresentação da nova coleção da DS decorreu no Museu do Ar e do Espaço localizado próximo de Paris (Paris-Le Bourget), em França, num cenário apropriado ao contexto que a marca premium da Stellantis pretende projetar com a ligação ao piloto-aventureiro Saint-Exupéry que, na famosa história 'O Principezinho', retrata de forma singular a existência humana, através das reflexões e dos diálogos de um rapazinho de cabelos dourados vindo de outro planeta que visitou a Terra, e onde encontrou um grande amigo, nada menos do que um piloto-aviador perdido no deserto do Sahara após uma avaria.

Com inspiração nas obras e narrativas do poeta-piloto, as novas versões DS 3, DS 4 e DS 7 incluem, então, várias referências ao universo das viagens aéreas de outrora, com cada modelo a sublinhar de forma única a poesia de um autor e viajante apaixonado pelo céu e pelas constelações, replicando o imaginário de obras como 'O Principezinho' (1943), 'Correio do Sul', 'Cidadela' e 'Voo Noturno'.

O PRINCIPEZINHO

No compacto DS 3 – versões E-Tense de 156 CV, 100% elétrica, por 48.650 €, e Hybrid MHEV de 136 CV (sem preço anunciado) – retrata-se o espírito e a imaginação de 'O Principezinho', inclusive através da nova cor exterior cinzento Night Flight (tipo cinzento-violeta escuro), pintura pérola composta por pigmentos que projetam alguns reflexos dourados, a lembrar um "céu estrelado ao amanhecer", diz a marca. Já no interior, bancos e revestimentos em couro Nappa castanho (Criollo), além de acabamentos em pele no tablier e nas portas, com bordado inédito ao nível das costuras, surgindo nas soleiras das portas dianteiras uma citação da própria obra: 'para aqueles que viajam, as estrelas são guias'.

Por fora, as mesmas portas dianteiras ostentam emblemas específicos e as jantes de 18'' contam com tampões centrais na tal cor Night Flight. Há três cores de carroçaria com tejadilho a preto, a saber: Night Flight, Crystal Pearl e Preto Perla Nera (como na gama DS 4). O equipamento de série acrescenta dispositivo de acesso e arranque sem chave, bancos aquecidos e sistema de navegação (DS Iris System) com ChatGPT.

CORREIO DO SUL

No DS 4, por sua vez, é replicada a citação 'as estrelas determinam para nós as verdadeiras distâncias', da obra 'Correio do Sul' (primeiro livro publicado pelo autor), estando essa frase inscrita nas soleiras das portas em conjunto com um desenho de avião. O interior integra couro Nappa castanho e há acabamentos exclusivos no painel e na consola de bordo,









QUEM FOI ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY?

Nasceu na cidade de Lyon, em França, no ano de 1900, tendo ingressado aos 16 anos na companhia francesa AéroPostale como piloto. Humanista, contador de histórias, aviador, escritor, destacar-se-á como o autor do conto 'O Principezinho', publicado pela primeira vez em 1943, em Nova Iorque, tratando-se de um dos grandes clássicos da literatura (com ilustrações suas) e uma das obras mais traduzidas de sempre em todo o mundo. Desde a juventude, Saint-Exupéry foi um apaixonado pelo céu e pelas constelações, num fascínio precoce que o levou a ingressar na Força Aérea Francesa durante a Primeira Guerra Mundial. É-lhe atribuída a icónica frase de ser aquele 'que não tinha medo do seu medo…', num rasgo poético de um verdadeiro espírito de liberdade e de coragem. Perdeu a vida durante uma missão de reconhecimento aéreo, ao serviço das forças aliadas francesas, no decurso da II Guerra Mundial, a 31 de julho de 1944, ao largo da costa mediterrânica.



<< As edições especiais coincidem com o 80º aniversário (1944) do falecimento de Saint-Exupéry >>



O símbolo-assinatura da nova coleção faz ainda lembrar a fuselagem de um avião e conta com uma hélice-estrela ao centro.







além de costuras duplas em vários revestimentos. Os bancos dianteiros são aquecidos, refrigerados e têm funções de massagens (tal como no DS 7). As jantes Sevilla de 19'' com efeito diamante têm a cor Night Flight ao centro. As motorizações propostas são: E-Tense híbrida plug-in de 225 CV (53.200 €), 1.2 PureTech 130 EAT8 (gasolina, por 44.580 €), 1.5 BlueHDi de 130 CV (48.750 €) e Hybrid MHEV de 136 CV (preço ainda não divulgado).

CIDADELA

Quanto ao SUV DS 7, a frase copiada é retirada da obra 'Cidadela' – 'é a via de diálogo entre as estrelas e nós' –, estando impressa no tablier junto ao logótipo da coleção, enquanto nas soleiras das portas aparece um desenho de estrelas. O interior é revestido a couro Nappa castanho com bordados Tramontane e pespontos de efeito pérola Terre de Cassel, enquanto no exterior o logótipo Antoine de Saint-Exupéry marca presença nas portas. O DS 7 estará à venda com duas versões híbridas plug-in – de 225 CV (64.225 €) e 4x4 de 300 CV (68.925 €) –, além de um Diesel 1.5 BlueHDi de 130 CV EAT8 (58.915 €). Poder-se-á ainda escolher entre três cores de carroçaria; a tão especial Night Flight, além da Crystal Pearl e da Preto Perla Nera. ■

JOÃO OURO



Em destaque

- Segunda geração AMG-GT
- Configuração interior 2+2 opcional
- Motor V8 biturbo de 4.0 litros com 585 CV
- Tração integral e eixo traseiro direcionável até 2,5º
- Preço: 258.600 €

MERCEDES-AMG GT COUPÉ

Da pista para a estrada

A Mercedes-AMG escolheu o circuito de Jarama, em Madrid, para demostrar as capacidades dinâmicas do novo AMG GT Coupé e mostrar a sua atual joia da coroa, o hipercarro AMG ONE. Em suma, um dia em cheio!

Num evento reservado a jornalistas da península ibérica, a Mercedes-AMG deu a conhecer a segunda geração do AMG GT Coupé, um desportivo na verdadeira aceção da palavra que chega ao mercado, numa primeira fase, representado pelo AMG GT 63 4MATIC com 585 CV (430 kW) de potência. Gradualmente, e até ao final do ano, serão lançadas as restantes variantes, onde se inclui a versão de acesso à gama AMG GT 43 com um preço a partir dos 160.900 €.

Paralelamente, em exposição na boxe, encontrámos aque-





AMG ONE **TECNOLOGIA DA F1**

A Fórmula 1 é a principal fonte de inspiração deste superdesportivo com produção limitada a 275 unidades. Com aerodinâmica extremamente apurada, o AMG One conjuga um propulsor a gasolina V6 turbo de 1.6 litros com quatro motores elétricos para uma potência total de 1.063 CV. Combinado com a bateria de 800 volts, o superdesportivo alemão orgulha-se de fazer os 0-100 km/h em 2,9 segundos e os 0-300 km/h em 15,6. A velocidade máxima está limitada eletronicamente a 352 km/h. Por curiosidade, nas estradas portuguesas já circula uma unidade deste modelo super exclusivo, cujo valor ronda os três milhões de euros.

le que se pode apelidar de "menino bonito" da marca de Affalterbach, o Mercedes-AMG ONE; superdesportivo inspirado na tecnologia da Fórmula 1, cuja produção está limitada a apenas 275 unidades.

ADN DESPORTIVO APURADO

Nesta sua segunda vida, o AMG GT apresenta-se como um modelo completamente novo, concebido de raiz, agora assente na plataforma do SL. Nenhuma peça da carroçaria foi adotada do seu antecessor. A configuração de 2+2 lugares (opcional) possui tração integral permanente 4MATIC+ e suspensão Active Ride Control, que aliada ao eixo traseiro direcional de série e ao spoiler traseiro ativo, transmitem a confiança que precisamos para a estreia no rápido e técnico traçado da capital espanhola. Antes disso, é obrigatório referir que o AMG GT Coupé está disponível, numa primeira fase, com o propulsor V8 biturbo de 4.0 litros (GT 63 4MATIC+) com 585 CV (430 kW) e 800 Nm de binário, numa faixa de rotação entre as 2.500 e 5.000 rpm. A aceleração dos 0 aos 100 km/h é atingida em 3,2 segundos e a velocidade máxima cifra-se nos 315 km/h.

O motor foi alvo de algumas modificações comparativamente ao modelo anterior: um novo cárter de óleo, o permutador de arrefecimento do ar de sobrealimentação foi reposicionado e o bloco do motor surge equipado com ventilação ativa. As condutas de admissão e de escape foram igualmente otimizadas para uma troca de gases mais eficaz, enquanto o direcionamento dos gases de escape para o catalisador e para o filtro de partículas de gasolina foi alargado. Os engenheiros de desenvolvimento aumentaram a potência através de uma maior pressão de sobrealimentação e de um maior caudal de ar, bem como através da alteração do software de controlo do motor.

Ou seja, "engenharias mecânicas" que certamente servirão também (dentro do possível, é claro) para "embelezar" os outros propulsores da gama: o híbrido plug-in 63 S E Performance de 816 CV (248.650 €) e os gasolina AMG GT 55 4MATIC+ com 476 CV (235.600 €) e o mais acessível e já referido AMG GT 43 com 421 CV, quatro cilindros e tração traseira. Uma curiosidade: todos os motores são montados à mão na fábrica de Affalterbach. →



FICHA TÉCNICA

MERCEDES-AMG GT 63 4MATIC COUPÉ

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 8 cilindros em V, biturbo
CILINDRADA	3.982 cm³
POTÊNCIA	585 CV entre as 5.500 e as 6.500 rpm
BINÁRIO MÁXIMO	800 Nm entre as 2.500 e as 5.000 rpm
TRANSMISSÃO	Integral, caixa automática 9 velocidades
V. MÁXIMA	315 km/h
ACELERAÇÃO	3,2 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	14,1 l/100km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	319 g/km (misto)
DIMENSÕES (C/L/A)	4.728 / 1.984 / 1.354 mm
PNEUS	295/35 R20 (fre.) 305/35 R20 (tras.)
PESO	1.970 kg
BAGAGEIRA	321 l
PREÇO	258.600 €
LANÇAMENTO	Maio de 2024

SENTIDOS EM ALERTA

Regressando ao "nosso" 63 4MATIC+, o som rouco e poderoso do V8 biturbo chega ao interior do habitáculo na medida certa. Os seis modos de condução "Slippery", "Comfort", "Sport", "Sport +", "Individual" e "RACE" permitem configurar o comportamento dinâmico. A caixa de velocidades SPEEDSHIFT MCT 9G revelou-se extremamente rápida e eficaz, seja no modo automático, seja manual-sequencial a partir das patilhas do volante AMG Performance de série. Esta

> << A superfície vidrada com uma silhueta "fastback" e a generosa porta da bagageira criam uma traseira baixa e arredondada rematada por um spoiler ativo e retrátil >>





NOVIDADES EM PISTA

O AMG Experience On Track, no circuito de Jarama, foi um dia de sonho para quem gosta de automóveis! Com o hipercarro AMG One em exposição na Boxe, o protagonismo da pista coube, para além dos AMG-GT 43 e 63 Coupé, ao compacto A43, e aos 100% elétricos EQE 43 4MATIC Limousine, com motor de 476 CV (350 kW) e autonomia de 505 km, e EQE 53 SUV 4MATIC, de 625 CV (460 kW), 452 km de autonomia e 3,7 s nos 0-100 km/h. No caso do SUV, apesar da pista não ser o seu habitat natural, surpreendeu ao demonstrar a agilidade das quatro rodas direcionais nas curvas mais apertadas. A última atividade do dia foi o 'Drift' com o poderoso AMG GT 63 S E Performance, um plug-in com 843 CV de potência.

edição "2024" permite a distribuição da tração integral entre os eixos numa proporção de 50:50 até à tração puramente traseira. Em função da velocidade e em curva, as rodas do eixo traseiro são direcionadas para o lado oposto (velocidade até 100 km/h) ou para o mesmo lado (acima dos 100 km/h) das dianteiras. O sistema contribui para uma maior agilidade em estrada com menor esforço na direção, pois a relação de transmissão da direção do eixo dianteiro é mais direta. No menu AMG Performance o condutor pode monitorizar vários parâmetros, desde a potência, o binário e a aceleração lateral, incluindo a pressão dos pneus e as temperaturas dos fluidos.
Apesar de desportivo, o AMG GT permite conduzir de forma extremamente dinâmica sem abdicar do conforto graças aos bancos desportivos com regulação elétrica. Nos modos Sport, Sport+ e RACE, as câmaras-de-ar laterais dos bancos (opcionais) são ajustadas automaticamente ao corpo para melhorar o apoio lateral.

Ainda lá dentro, a configuração opcional de 2+2 lugares garante mais espaço no habitáculo, embora atrás o ideal sejam ocupantes com até 1,5 metros de altura. O design interior do novo AMG GT tem os genes dos automóveis desportivos que acompanharam na medida certa a transição para o mundo digital. O painel de instrumentos está integrado num 'display' tridimensional e o sistema de entretenimento MBUX (Mercedes-Benz User Experience) da AMG confirma o caráter desportivo com menus exclusivos como o "AMG Performance" ou o "AMG TRACK PACE". ■

LUÍS CÁCERES MONTEIRO

AMG ACTIVE RIDE CONTROL

A suspensão AMG Active Ride Control utiliza a energia cinética para influenciar positivamente o comportamento de adornamento da carroçaria. O sistema hidráulico da suspensão alimenta o sistema de elevação opcional para o eixo dianteiro. Se necessário, a secção anterior pode ser elevada em 30 milímetros, facilitando, por exemplo, a entrada em parques de estacionamento subterrâneos ou a subida de passeios. O sistema de elevação é operado a partir do display central multimédia ou dos botões do volante AMG, podendo as várias posições serem guardadas através da tecnologia GPS para que a secção dianteira do veículo seja automaticamente levantada quando este passar novamente nos locais correspondentes.



O design interior de inspiração desportiva acompanha na perfeição a transição para o mundo digital.

OS MATERIAIS, A MÃO-DE-OBRA E A ATENÇÃO AO DETALHE DESTACAM O LUXO DO INTERIOR

DACIA ECO-G

A todo o gás

A Dacia propõe alternativa a GPL para os motores a gasolina em (quase) todos os modelos da sua gama. Uma forma diferente de ser híbrido que garante na maioria dos casos mais de 1.000 km de autonomia e cujas despesas com o combustível são compensadas ainda bem dentro da vida útil média do carro.

A Dacia, mais do que uma marca racional, tem os automóveis mais rentáveis na relação entre espaço e preço. Quando se fazem contas ao centímetro quadrado no interior de um carro, quer em habitabilidade, quer em volumetria e capacidade para carga, a gama de ligeiros de passageiros Dacia está na linha da frente.

Mas o fabricante romeno vai mais longe na economia de escala no uso do automóvel e segue o seu próprio caminho na hibridação, apostando fortíssimo no GPL (Gás de Petróleo Liquefeito) como reforço da poupança para o utilizador. Dispondo de uma gama completa, a Dacia é a única marca a oferecer versão com motor Bi-Fuel (alimentado por dois combustíveis: gasolina e GPL) em todos os modelos - Sandero, Sandero Stepway, Duster e Jogger, todos "etiquetados" com o selo da casa Eco-G (a exceção é o Spring 100% elétrico), e a prova da aceitação pública desta mais-valia orçamental é a liderança destacada do mercado português neste tipo de combustível desde 2019.

Com o preço médio do litro de GPL a menos de metade do da gasolina e a pouco mais de meio litro de gasóleo, a aquisição de automóvel movido àquele combustível

> << A solução Bi-Fuel combina o sentido prático da gasolina com a economia e a "consciência ambiental" do GPL >>



COMO UM GASOLINA

Em termos de experiência de condução não há quaisquer diferenças entre rolar com o propulsor alimentado por gasolina ou GPL. A própria alternância entre os dois tipos de combustível pode ser feita de forma manual (através de um botão localizado no lado esquerdo do tablier) ou automática com o carro em movimento (a ignição é sempre feita a gasolina e o próprio sistema gere o funcionamento sem intervenção do condutor). Um indicador específico permite controlar o nível do depósito de GPL e consultar a autonomia restante. Acrescente-se que o abastecimento do depósito GPL é, igualmente, fácil e rápido (cerca de dois minutos) e a rede de postos em Portugal e na Europa é ampla.



A Dacia aposta forte nas frotas das empresas, com o GPL a constituir uma boa alternativa à eletrificação, até pelos benefícios fiscais inerentes: dedução de até 50% do IVA na aquisição, mais a dedução de 50% do IVA na utilização do gás.



revela-se decisão altamente rentável. Ainda que um veículo a funcionar exclusivamente a GPL consuma cerca de 10% mais do que um equivalente apenas a gasolina, o referido custo, substancialmente inferior, do primeiro carburante garante aos Bi-Fuel – e não apenas os Dacia, obviamente… – uma economia efetiva no que se refere aos custos de utilização. Na prática, o custo do combustível por quilómetro pode ser reduzido em até 40% face a uma motorização a gasolina e até 20% face a uma unidade Diesel.

MOTOR ECO-G

A gama GPL da Dacia (Eco-G 100) tem por base um motor a gasolina de origem Renault. Trata-se de um bloco 1.0 de três cilindros turbo com 100 CV, associado a uma caixa manual de seis velocidades. A mecânica destaca-se por assegurar 170 Nm de binário máximo às 2.000 rpm, mais 10 Nm, e a um regime inferior (700 rpm), do que a versão equivalente apenas a gasolina (160 Nm às 2.700 rpm), o que contribui para uma resposta ligeiramente mais rápida às solicitações do acelerador desde as rotações mais baixas. Mais do que melhores performances percetíveis, é a prova do estigma de que os motores Bi-Fuel (ou GPL) são mais lentos do que os seus semelhantes somente a gasolina. Pelo contrário.



No caso do Jogger Eco-G 100, por exemplo, o consumo combinado em ciclo WLTP é de 5,9-6,1 l/100 km, e as emissões de CO_2 de 134-136 g/km, ou seja, mais baixas 10% quando comparadas com as de versão a gasolina.

Nos Dacia Eco-G, graças aos dois depósitos (um de 40 litros para GPL, que só pode ser cheio até um limite máximo de 80% da sua capacidade, e outro de 50 litros para gasolina), os utilizadores têm ao seu dispor autonomias que podem superar facilmente os 1.000 km. A capacidade da bagageira não é restringida, uma vez que o depósito de GLP está localizado onde a roda sobressalente normalmente fica alojada.



Nos modelos Dacia, a montagem do equipamento GPL é feita de fábrica e a marca anuncia custos de manutenção 30% mais baixos que os de um Diesel.



Todas as versões Eco-G são montadas de fábrica, o que garante a sua segurança completa – válvula de retenção, limitador de enchimento a 80%, limitador de fluxo, electroválvula e válvula de segurança. Do mesmo modo, a duração da garantia do fabricante, o custo e o programa de manutenção (e respetivos custos) são idênticos aos de um motor a gasolina tradicional, enquanto a garantia do fabricante mantem-se nos 3 anos ou 100.000 km (o que ocorrer primeiro), tal como acontece com todos os outros veículos Dacia. ■

REDAÇÃO

PASSEIO DAS CEREJAS

O encanto da Beira


A passagem por rios e riachos é sempre um dos momentos mais apreciados de qualquer passeio TT Turístico.





Para comemorar o seu 11º aniversário, a Carros & Motores, em parceria com a Vontade Nomada - Expedições e Turismo de Aventura, aventurou-se à descoberta dos encantos de terras da Beira Baixa. Em forma de passeio TT Turístico e tendo como base operacional o "Alambique – Hotel Resort & Spa", no Fundão, explorámos estradas, caminhos e rios de uma região com muita história para contar. Aldeias emblemáticas como Idanha-a-Velha e Castelo Novo, com passagem obrigatória da caravana, revelaram muito do que outrora foi o território. A primeira, com muitos vestígios da sua fundação romana nos finais do século I a.C. e da passagem dos reinos suevos, visigodos e muçulmanos, até à cedência do floral por parte de D. Sancho II, em 1229. A segunda, bem no coração da serra da Gardunha, toda construída em granito e, claro está, com o seu castelo erguido pela Ordem dos Templários para defesa das terras entretanto conquistadas ao muçulmanos no século XIII.

Igualmente histórica, imponente e "palco" de importante romaria todos os anos, a Ermida de Nossa Senhora do Almortão, junto a Idanha-a-Nova,






O Passeio das Cerejas teve a organização da Vontade Nomada em parceria com a Carros & Motores.



Baixa





O outro lado da Beira Baixa: vales, planícies e serras entrelaçam-se para proporcionar momentos memoráveis da natureza em estado bruto.

"nasceu", segundo a lenda, devido ao facto de "a imagem da Virgem ter aparecido nos campos de murtas e as pessoas que a encontraram levaram-na para a aldeia. No dia seguinte, a imagem tinha desaparecido e regressado ao local inicial".

Seguindo viagem, visitar a Beira Baixa e não apanhar e comer cerejas ou não conhecer os verdadeiros queijos da Soalheira é, quase, como ir a Roma e não ver o Papa. Assim, e depois de mais de 80 km fora de estrada, onde se incluiu, entre outras, a travessia do rio Pônsul, o "roadbook" levou-nos até à Quinta do Limite, na Cova da Beira, entre o Fundão, a Covilhã e Belmonte, para degustar o ex-libris da zona. São mais de 2,5 hectares de terreno e mais de vinte espécies de cerejas.

Nota final para a gastronomia. É sabido que no nosso país é difícil comer mal, e a Beira Baixa não foge à regra. Desde os produtos regionais, com os referidos queijos como estandarte até às mais variadas maneiras de cozinhar o cabrito, passando pelo arroz de carqueja com enchidos da região, tudo é concebido de forma exímia e sem igual. Pode ser que para 2025, no 12º aniversário, haja mais. ■

REDAÇÃO



O Alambique - Hotel Resort & Spa, no Fundão, apresenta o maior Spa do país, com 2.000 m², e serviu de base operacional ao Passeio das Cerejas.





Em Idanha-a-Velha, coleção epigráfica (210 peças) da presença dos romanos exposta num projeto museológico.







Os queijos da Soalheira continuam a ser um dos ex-libris da região. Em baixo, um lagar do final do século XIX, em Idanha-a-Velha.







SEGURO DIRECTO
grupo ageas

SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Quantas vidas salva a tecnologia?

Desde a criação do cinto, na década de 50, pela Volvo, as marcas não pararam de inovar em matéria de segurança rodoviária. Ninguém salva mais vidas na estrada do que a tecnologia automóvel.

Nos primórdios da indústria automóvel, a segurança dos ocupantes dos veículos não era uma prioridade. Não chegava a ser tão-pouco um "acessório", diga-se. No entanto, em meados do século XX, um dispositivo simples, mas revolucionário, marcou o início de uma era na segurança rodoviária: o cinto de segurança. Introduzido, pela primeira vez, em 1950, e popularizado pela Volvo na década de 60, o cinto de segurança é um exemplo clássico de como a tecnologia pode salvar vidas.
Este sistema básico reduziu consideravelmente o número de ferimentos graves e fatais em acidentes rodoviários, demonstrando que a inovação tecnológica é essencial para a segurança nas estradas. Segundo dados da Administração Nacional da Segurança de Tráfego nas Estradas, só nos EUA, os cintos salvaram a vida a 374.276 pessoas entre 1975 e 2017. Desde então, a tecnologia evoluiu significativamente, introduzindo uma série de sistemas avançados de segurança nos veículos.

Airbags: "explosão de vida"

Os airbags complementam a função dos cintos de segurança, oferecendo proteção adicional em caso de colisão. Deflagrando, automaticamente, em frações de segundo após um impacto, amortecem o embate dos ocupantes com partes duras do veículo, reduzindo o risco de lesões graves na cabeça e no peito. Estima-se que, desde a sua inclusão nos veículos, os airbags tenham salvado mais de 50.000 vidas apenas nos EUA.
O conceito de airbag foi inicialmente desenvolvido por John W. Hetrick, que patenteou a ideia em 1953. No entanto, a implementação prática e desenvolvimento significativo do airbag como o conhecemos hoje foram realizados por outros inventores e empresas ao longo das décadas seguintes. A General Motors introduziu os primeiros airbags em veículos de produção em massa no início dos anos de 1970, especificamente em 1973, em modelos selecionados como parte de um programa piloto. O desenvolvimento do sistema de airbag moderno, com sensores e insufladores mais avançados, foi refinado por engenheiros como Allen K. Breed, que inventou o sensor eletromecânico, crucial para a ativação do airbag.

ESC: controlar o destino

O Controlo Eletrónico de Estabilidade (ESC, na sua sigla atual mais comum) é uma tecnologia essencial para evitar derrapagens e perda de controlo do veículo. Este sistema deteta quando o carro está prestes a sair da trajetória desejada e aplica, automaticamente, os travões em uma ou mais rodas para ajudar o condutor a manter o controlo. Estudos indicam que o ESC pode reduzir os acidentes fatais em até 50%, prevenindo cerca de 7.000 mortes por ano nos EUA.
O Programa Europeu de Avaliação de Novos Carros (Euro NCAP) estima que o ESC tenha salvo cerca de 15,000 vidas na Europa desde que começou a ser amplamente implementado. A sua eficácia na prevenção de acidentes e na redução de mortes foi tão significativa que, em muitos países europeus, o ESC tornou-se obrigatório em todos os novos carros desde 2014. Em Portugal, este sistema tornou-se obrigatório em todos os novos modelos logo em 2011 (a partir de 1 de novembro), seguindo uma regulamentação da União Europeia.

ADAS: informação segura

Os Sistemas Avançados de Assistência ao Condutor (ADAS) englobam uma variedade de tecnologias que ajudam a evitar acidentes e a proteger os ocupantes. Entre os sistemas mais importantes podemos destacar três.
O primeiro? A Travagem de Emergência Ativa (EAB). Trata-se de um sistema que recorre a sensores e câmaras para monitorizar a estrada à frente e aplicar os travões automaticamente se detetar a iminência de uma colisão. Este sistema é particularmente eficaz na redução de embates traseiros e de atropelamentos. Estima-se que a EAB possa reduzir em 38% as colisões traseiras, prevenindo cerca de 1.000 mortes, anualmente, nos EUA.
O segundo é o Assistente de Manutenção de Faixa (AMF). Neste caso, o sistema ajuda o condutor a manter o veículo dentro da faixa de rodagem. Se o carro começar a



desviar sem que o "pisca" seja acionado, o sistema corrige suavemente (nem sempre) a direção ou emite um alerta. Estima-se que este dispositivo possa evitar 85.000 acidentes e salvar cerca de 300 vidas por ano.
O terceiro é o Cruise Control Adaptativo (ACC). O sistema mantém uma velocidade constante e uma distância segura do veículo que circula à frente, ajustando a velocidade automaticamente conforme o tráfego, contribuindo, significativamente, para a prevenção de colisões traseiras.

Avisador de Ângulo Morto: visão periférica
Os Avisadores de Ângulo Morto (AAM ou BLIS em algumas marcas, de Blind Spot Information System), tal como o nome sugere, baseiam-se numa tecnologia que recorre a sensores para detetar a presença de veículos nas zonas do "ponto cego" do condutor e emite avisos visuais ou sonoros para evitar colisões durante mudanças de faixa. Quantas vezes não surge um veículo, aparentemente inesperado, quando fazemos uma ultrapassagem? A implementação generalizada deste sistema pode evitar cerca de 500 mortes e milhares de ferimentos, por ano, nos EUA.

Sistemas de Deteção de Fadiga: vai um café?
Os Sistemas de Deteção de Fadiga (SDF) são como "despertadores" para quem vai ao volante. Monitorizam o comportamento do condutor e detetam sinais de fadiga ou distração, emitindo alertas para que o mesmo faça uma pausa e beba, por exemplo, um café. O modo de funcionamento? Utilizam câmaras interiores para analisar os movimentos dos olhos e da cabeça, bem como sensores que avaliam o comportamento de condução. Estima-se que os SDF possam reduzir os acidentes causados por fadiga em cerca de 20%, salvando, aproximadamente, 800 vidas, por ano, mais uma vez dados norte-americanos.

Comunicação Veículo para Veículo (V2V) e Veículo para Infraestrutura (V2I): informação global
As tecnologias V2V e V2I permitem que os veículos comuniquem entre si e com elementos da infraestrutura rodoviária, como semáforos e sinais de trânsito. Essa comunicação pode fornecer avisos antecipados sobre perigos potenciais, como colisões iminentes, congestionamentos e condições adversas na estrada, permitindo que os condutores tomem decisões informadas rapidamente. As projeções indicam que, quando amplamente implementadas, as tecnologias V2V e V2I possam prevenir até 600.000 acidentes por ano, salvando milhares de vidas só nos EUA.

Sistemas de Iluminação Adaptativa: ver e ser visto
Os faróis adaptativos ajustam, automaticamente, o padrão de iluminação para fornecer a melhor visibilidade possível sem ofuscar outros condutores. Em curvas e subidas, os Sistemas de Iluminação Adaptativa (SIA) direcionam o feixe de luz conforme o movimento do volante, melhorando, significativamente, a visibilidade noturna e a segurança. Calcula-se que esta tecnologia possa reduzir acidentes noturnos em 20%, potencialmente salvando centenas de vidas anualmente nos EUA.

Reconhecimento de Sinais de Trânsito: respeitar a lei
Utilizando câmaras e software de reconhecimento de imagem, esses sistemas de Reconhecimento de Sinais de Trânsito (RST) detetam e interpretam a sinalização vertical da estrada, como limites de velocidade e sinais de paragem, exibindo essas informações no painel de instrumentos e através de alertas sonoros. Tal ajuda os condutores a permanecerem informados e a obedecerem às regras de trânsito, mesmo em áreas desconhecidas ou de visibilidade reduzida. A adoção ampla desta tecnologia pode evitar até 600 acidentes fatais anuais nos EUA.

VAMOS VIVER NA ESTRADA
by Seguro Directo!

PEUGEOT 208 GT HYBRID 100 CV E-DCS6

Escolha certa

A marca francesa completa a gama do seu utilitário com uma nova variante híbrida ligeira de 100 CV. A cereja no topo do bolo para um 208 tão urbano como estradista.

São duas alternativas mecânicas a eleger com a nova hibridação ligeira de 48V incorporada na renovada gama 208: uma com 136 CV e a que testamos nestas páginas, com 100 CV e 1.200 € mais barata. Ambas assentam no motor turbo a gasolina 1.2 PureTech de 3 cilindros (agora com transmissão por corrente e não por correia), ao qual se junta um sistema auxiliar de 48V que o transforma num micro-híbrido (ou MHEV).

Estes dois novos propulsores também coincidem na utilização da caixa automática e-DCS6, como única escolha: equipa dupla embraiagem e tem 6 velocidades. Além disso, está equipada com um motor elétrico que funciona muito bem. Referir que com o mesmo equipamento, mas sem qualquer tipo de eletrificação, continua à venda o 208 de 100 CV "normal".

QUESTÃO DE TAMANHO

Com o lançamento do 208, a Peugeot propõe um dos utilitários mais equilibrados do mercado. O desenho entronca, sobretudo, com os dos 308 e 408. Apresenta também uma importante melhoria no tratamento dos materiais interiores e de equipamento, especialmente depois da recente atualização da gama. Tudo isto converte o pequeno leão num produto com maiores aspirações do que os seus antecessores, sem perder de vista as máximas de ser pequeno (4,1 metros de comprimento) e, se possível, económico (isso é outra história...).

O GT em análise desfruta de uma notável dotação técnica e de conforto: gráficos tridimensionais na instrumentação do já conhecido posto de condução i-Cockpit (volante pequeno, instrumentação elevada), ecrã tátil multimédia de 10" de resposta rápida e alta resolução, sistema de câmaras de 360º... Regressando ao i-Cockpit: não é tão ergonómico para ocupantes de maior estatura como em outros modelos da marca. No caso de um ocupante com entre 1,80 e 1,90 m toca-se no aro do volante com as pernas quando se entra e se sai, apesar da sua forma →

PREÇO: 26.500 €

RIVAIS

OPEL CORSA HYBRID 1.2 100 CV GS

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros em linha, turbo
CILINDRADA	1.199 cm³
POTÊNCIA	100 CV às 5.500 rpm
CONSUMO (WLTP)	4,5 /100 km (misto)
PREÇO	23.000 €

Qause iguais: partilham a plataforma e a mecânica, diferindo em áreas como o equipamento (mais abundante no Peugeot), o design e a afinidade com a marca. O alemão é bem mais barato.



RENAULT CLIO TECHNO TCE 100 GPL

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros em linha, turbo + GPL
CILINDRADA	999 cm³
POTÊNCIA	100 CV às 5.000 rpm
CONSUMO (WLTP)	3,9 l/100 km (misto)
PREÇO	22.250 €

O Clio propõe uma forma diferente de ser híbrido. A junção da gasolina com o GPL representa uma autonomia muito superior e a melhor preço. E ganha no espaço e na mala (340 litros).



<< Hibridação ligeira para um dos best-seller de vendas da marca do leão. Também disponível em versão de 136 CV >>

Faróis Full LED Série



FICHA TÉCNICA

PEUGEOT 208 GT HYBRID 100 CV E-DCS6

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros em linha, turbo
CILINDRADA	1.199 cm³
POTÊNCIA	100 CV às 5.500 rpm
BINÁRIO MÁXIMO	205 Nm às 1.750 rpm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa auto. 6 vel. (dupla embraiagem)
SISTEMA ELÉTRICO	
TIPO DE MOTOR	Síncrono de ímanes permanentes, dianteiro
POTÊNCIA	29 CV (21 kW)
BINÁRIO MÁXIMO	55 Nm
BATERIA	Iões de lítio, 0,89 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
TIPO DE MOTOR	Gasolina-elétrico
POTÊNCIA (TOTAL)	100 CV
BINÁRIO (TOTAL)	205 Nm
V. MÁXIMA	193 km/h
ACELERAÇÃO	9,8 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	4,6 l/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	104 g/km (misto)
DIMENSÕES (C/L/A)	4.055 / 1.745 / 1.430 mm
PNEUS	205/45 R17
PESO	1.295 kg
BAGAGEIRA	309 l
PREÇO	26.500 €
GAMA DESDE	18.950 €
I. CIRCULAÇÃO (IUC)	111,46 €
LANÇAMENTO	Julho de 2023

AVALIAÇÃO

PREÇO	✖✖✖ (3/5)
PRESTAÇÕES	✖✖✖ (3/5)
COMPORTAMENTO	✖✖✖✖ (4/5)
CONSUMO	✖✖✖✖ (4/5)

EURO NCAP — FOR SAFER CARS

TESTE 2019 ★★★★☆

ADULTOS 91% · CRIANÇAS 86% · PEÕES 56% · SEGURANÇA 71%





O equipamento de iluminação é Full LED, com a apelativa linha de desenho da marca do leão.





As jantes em liga leve de 17" combinam na perfeição com este acabamento GT.



O formato e o generoso bocal de carga permitem aproveitar ao máximo o espaço da bagageira.

elíptica e pequeno diâmetro. Por outro lado, há comandos ocultos à vista, como por exemplo a alavanca e os botões para acionar o cruise control adaptativo.

De resto, os bancos dianteiros são tão envolventes como e cómodos (e aquecidos) no GT, mas "roubam" algum espaço para as pernas dos passageiros traseiros, aos quais, para piorar a situação, no caso de ter o teto de vidro opcional também limita a altura. Se precisar de mais espaço nesta zona, talvez deva considerar certos rivais. Já a bagageira, com uma capacidade de 309 litros, é bastante aproveitável, em boa medida porque apresenta formas limpas e cúbicas.

EFICIENTE

A análise dinâmica permite-nos falar tanto do bom compromisso do chassis como da eficiência desta nova motorização. No primeiro caso, o 208 é um automóvel confortável e com boa "pisada", fácil de conduzir e até divertido em estradas sinuosas. Quanto ao segundo, a verdade é que não é preciso mais: 100 CV parecem uma abordagem claramente urbana, mas movem sempre com facilidade os quase 1.300 kg do conjunto. E, acima de tudo, fazem-no quase sempre em troca de uma economia real de 5,5 l/100 km, o que é bastante bom. Para se ter uma ideia, durante os cerca de 450 km que percorremos no nosso teste, apenas gastámos 55% (para falarmos numa linguagem "elétrica") dos 44 litros que o seu depósito de gasolina comporta, pelo que a autonomia estimada ronda os 740 km, o que é um valor muito atrativo, verdade? ■

JOSÉ ARMANDO GÓMEZ PAULO CALISTO

CONCLUSÃO

O 208 é um utilitário que voa alto. A versão híbrida ligeira é claramente uma boa escolha, e no caso da "nossa" de 100 CV faz tudo bem e chega e sobra. A transmissão automática e-DCS6 comporta-se na perfeição, tal como os consumos que são realmente competitivos.



O desempenho da caixa automática de dupla embraiagem e-DCS6 é um dos garantes dos baixos consumos deste 208 mild hybrid.

DESIGN DO POSTO DE CONDUÇÃO I-COCKPIT, PROTAGONISTA DE UM INTERIOR COM NOTÁVEL QUALIDADE







1. O desenho 3D dos ecrãs da instrumentação é eficaz e vanguardista, mas requer alguma adaptação para navegar pelos menus. **2.** Patilhas atrás do volante para operar a transmissão automática em modo manual-sequencial, de série. **3.** Ecrã tátil multimédia de 10": aglutina o infoentretenimento e outras funções, como o controlo da climatização.

EQUIPAMENTO

SÉRIE Airbags frontais, laterais (dianteiros) e de cortina; ISOFIX; controlos de estabilidade e de tração; travagem autónoma da emergência com reconhecimento de peões e ciclistas; alerta de saída de faixa; assistente de arranque em subida; alerta de fadiga do condutor; cruise control; sensor de pressão dos pneus; modos de condução; faróis Full LED com controlo automático de máximos; luzes LED atrás; sensores de chuva e luz; câmara de visão traseira; ajuda ao estacionamento dianteiro e traseiro; sensores de estacionamento dianteiros e traseiros; travão de estacionamento elétrico; ar condicionado automático; acesso e arranque sem chave; iluminação ambiente interior; retrovisores elétricos aquecidos e retráteis; volante multifunções em pele e monograma 'GT'; inserções em carbono e preto brilhante no tablier; banco do condutor com ajuste em altura; estofos em tecido; forro do tejadilho em preto; painel de instrumentos digital de 10" com efeito 3D; sistema multimédia com ecrã tátil HD de 10", rádio digital, entradas USB, Bluetooth, aplicações digitais e conexão a Apple CarPlay e Android Auto; chamada de emergência eCall; e jantes de liga leve de 17 polegadas.

OPCIONAIS Pintura metalizada (500 €); Pack Navegação - inclui sistema i-Connect Advanced Navegação 3D Conectada (350 €); Pack Drive Assist Plus - inclui cruise control adaptativo com função Stop&Go (500 €); Pack Vision - inclui sensores de estacionamento dianteiros e traseiros, câmara de marcha atrás com guias e alerta de ângulo morto (200 €); teto panorâmico com regulação manual (1.000 €);





BANCOS DIANTEIROS DESPORTIVOS BASTANTE ENVOLVENTES; ATRÁS, O ESPAÇO É ALGO LIMITADO

NISSAN JUKE 1.0 DIG-T DCT N-SPORT

A pedido dos fãs

Ausente da mais recente geração do Juke aquando do seu lançamento, a cor amarela regressa à lista de opções da Nissan, bem como o nível de equipamento N-Sport que lhe prefigura uma imagem mais desportiva. Nesta atualização de meio de ciclo, o Juke preocupou-se em agradar os seus fãs...

Não deixa de ser simbólico que um dos aspetos destacados pela Nissan na apresentação do renovado Juke seja o regresso da cor amarela à lista de opções do modelo produzido em Sunderland, no Reino Unido: este era um dos pedidos mais efetuados pelos clientes e adeptos do modelo desde o lançamento da mais recente geração, em 2019. Não é a única novidade, mas é das mais relevantes, surgindo aqui com elementos contrastantes em preto, como o tejadilho, grelha dianteira ou pilares das portas. Na configuração N-Sport (outro regresso), o Juke conta ainda com imagem mais desportiva, patente nas jantes de 19" de cor preta que preenchem as volumosas cavas das rodas. De resto, o mesmo espírito jovial e irreverente que tem popularizado o crossover nipónico.

Chassis Control Série

Jantes de liga leve de 19" Série



INTERIOR MAIS FORTE

O interior revela maiores novidades, como a chegada de dois ecrãs de 12,3", um para o painel de instrumentos (personalizável) e outro para o novo sistema de infoentretenimento, o qual tem agora a possibilidade de ser organizado por 'widgets' de acordo com as preferências do condutor e conta com conexão sem fios às funções Apple CarPlay e Android Auto. A marca aponta ainda o acesso a ficheiros multimédia a partir do ecrã tátil (via pen USB) quando o veículo está parado, ao passo que o reconhecimento por voz está mais evoluído. A climatização continua a ser controlada por comandos físicos, o que merece nota positiva num mercado cada vez mais subjugado ao tátil...

O habitáculo pauta-se por construção cuidada e pela utilização de materiais de boa qualidade, com revestimentos macios na parte superior do tablier e na consola central entre os bancos dianteiros. Estes são de configuração desportiva com encostos de cabeça integrados e pespontos contrastantes em amarelo que "jogam" com os acabamentos em Alcantara (também a amarelo) na área envolvente do painel de instrumentos. Visualmente, uma solução muito interessante. Noutro espectro de sensações, a experiência auditiva é reforçada pelo sistema de som Bose Personal Plus com 10 altifalantes, incluindo dois nos encostos de cabeça dianteiros.

Tecnologicamente há um reforço dos equipamentos de segurança, como a nova câmara traseira de maior resolução (agora com 1.3 megapixeis) ou o assistente de velocidade inteligente. Porém, não é fácil alterar o funcionamento destes sistemas em andamento, com muitos dos "apitos" a resultarem intrusivos na condução.

Nota para a habitabilidade correta para quatro adultos, a que juntam ainda bancos macios e cómodos, embora o acesso aos lugares traseiros pudesse ser melhor. Já a bagageira está entre as suas mais-valias – ampla e funcional - com 422 litros.

MOTOR EMPENHADO

Debaixo do capô não há novidades e na base da gama surge a versão 1.0 DIG-T de três cilindros turbo a gasolina, com 114 CV e 200 Nm de binário. Uma mecânica refinada e que se destaca pela disponibilidade →

FICHA TÉCNICA

NISSAN JUKE 1.0 DIG-T DCT N-SPORT

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros em linha, turbo
CILINDRADA	999 cm^3
POTÊNCIA	114 CV às 5.000 rpm
BINÁRIO MÁXIMO	200 Nm às 3.000 rpm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa auto.7 vel. (dupla embraiagem)
V. MÁXIMA	180 km/h
ACELERAÇÃO	11,8 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	6,2 l/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	140 g/km (misto)
DIMENSÕES (C/L/A)	4.210 / 1.800 / 1.593 mm
PNEUS	225/45 R19
PESO	1.298 kg
BAGAGEIRA	422-1.305 l
PREÇO	32.656 €
GAMA DESDE	25.6505 €
I.CIRCULAÇÃO (IUC)	111,46 €
LANÇAMENTO	Abril de 2024

AVALIAÇÃO

PREÇO	✖✖✖ (3/5)
PRESTAÇÕES	✖✖✖✖ (4/5)
COMPORTAMENTO	✖✖✖✖ (4/5)
CONSUMO	✖✖✖ (3/5)

Pintura Iconic Yellow ???

PREÇO: 32.656 €

RIVAL

FORD PUMA 1.0 ECOBOOST MHEV 125 CV ST-LINE X AUTO

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros em linha, turbo
CILINDRADA	998 cm^3
POTÊNCIA	125 CV às 6.000 rpm
CONSUMO (WLTP)	5,8 l/100 km (misto)
PREÇO	33.055 €

Conhecido pela sua aptidão dinâmica da condução, o Puma sobressai pelo estilo e pela condução intuitiva e recompensadora. O motor EcoBoost tem créditos firmados e bom desempenho.







O aspeto irreverente do Juke não se altera, com os seus grupos óticos separados (iluminação LED de série) e cavas das rodas salientes. No entanto, a grelha frontal é ligeiramente distinta.





A versão N-Sport realça o lado desportivo, com jantes de 19" de desenho específico, associadas a pneus de medida 255/45, para uma postura mais dinâmica.



Bagageira com excelente capacidade atendendo às dimensões do modelo, figurando entre as referências da classe. Nota para a possibilidade de ter dois pisos de carga.

desde os baixos regimes, o que se traduz em prestações muito interessantes, apesar de a caixa automática de dupla embraiagem da unidade ensaiada apresentar aspetos bons e outros menos conseguidos. Por um lado, atribui maior suavidade à condução, servindo de cúmplice numa sensação mais descontraída e eficaz ao volante, podendo também ser controlada pelas patilhas atrás do volante para um entrosamento mais desportivo. Por outro, ocasionalmente, a fase de arranque parece 'esforçada', obrigando a que se carregue no acelerador com mais força para tentar que seja mais lesto, o que é mais notório a 'frio'.

Regra geral, porém, revela bom desempenho geral, ainda que valha a pena notar que o tempo de aceleração homologado dos 0 aos 100 km/h é mais lento do que o da versão manual (11,8 s contra 10,7 s), ao passo que o consumo normal cifra-se sempre acima dos 7 l/100 km (7,1 no ensaio). Os modos de condução não alteram sobejamenteo andamento, embora o modo "Eco" amenize as respostas para favorecer a eficiência.

Em estrada, o Juke é um crossover ágil e preciso, com direção obediente e um 'feeling' de condução à medida de quem procura um automóvel seguro e capaz de mudar de direção com rapidez e compostura sem, com isso, prejudicar severamente o conforto. Nota-se maior secura em piso mais irregular ou em lombas, mas não é condição grave. As jantes de 19" jogam um papel em ambos os aspetos – melhoram a agilidade, mas retiram macieza e incrementam o ruído de rolamento.

Quanto ao preço, o Juke acaba por posicionar-se algo acima dos seus rivais no segmento, embora a marca procure compensar isso com equipamento, como é o caso da versão N-Sport (32.656 €). ■

MIGUEL SILVA PAULO CALISTO

CONCLUSÃO

Sem mudar a imagem, o Juke atualiza alguns detalhes, nomeadamente na tecnologia, o que lhe permite manter-se como um modelo a ter em conta, sobretudo na configuração N-Sport. Numa atualização que agrada aos fãs, mas também a quem procura um crossover 'espevitado', ágil e funcional, o crossover mais pequeno da Nissan revela uma boa mescla de atributos. O preço é compensado pelo equipamento, mas não deixa de ser elevado.



Ergonomia correta, fácil de interagir e com boa visibilidade geral. Nem tudo é tátil: os comandos da climatização têm botões físicos.

HABITÁCULO AINDA IRREVERENTE, COM REFORÇO TECNOLÓGICO NA FORMA DE DOIS ECRÃS DIGITAIS DE 12,3"





1. Instrumentação digital bastante completa e fácil de ler. Está integrada numa área colorida em Alcantara para uma sensação de maior desportividade. **2.** Novo sistema multimédia em ecrã orientado 8° para o condutor, com configuração por 'widgets'. Elogios para a rapidez de resposta e para a conectividade com Apple CarPlay e Android Auto sem fios. **3.** Boa nota na aparência e na qualidade da montagem a bordo, mas poderia beneficiar de mais espaços de arrumação a bordo.



EQUIPAMENTO

SÉRIE Airbags frontais, laterais (dianteiros) e de cortina (dianteiros e traseiros); ISOFIX; controlos de estabilidade e de tração (Chassis Control); alerta de colisão dianteira com função de travagem automática e deteção de peões e ciclistas; alerta de saída da faixa de rodagem; assistente de saída de faixa; alerta de fadiga do condutor; reconhecimento de sinais de trânsito; assistente de luz de máximos; assistente de arranque em subida; cruise control; seletor de modos de condução (D-Mode); sensor de pressão dos pneus; faróis Full LED; sensores de estacionamento dianteiros e traseiros; câmara traseira; sensores de luz e chuva; volante desportivo em pele com patilhas; volante multifunções com ajuste em alcance e altura; alavanca da caixa em pele; bancos dianteiros desportivos com encosto de cabeça integrados; vidros traseiros escurecidos; revestimentos em Alcantara com tonalidade amarela; ar condicionado automático; painel de instrumentos digital de 12,3"; sistema multimédia com ecrã central tátil de 12,3", rádio digital, entrada USB-C, Bluetooth, navegação, funções Apple CarPlay e Android Auto sem fios e aplicações conectadas; sistema áudio Bose Personal Plus com 10 altifalantes; e jantes de liga leve de 19 polegadas.

OPCIONAIS N.D.



BANCOS DESPORTIVOS COM ALTIFALANTES INTEGRADOS, PARA UM MISTO DE COMODIDADE E SUPORTE DO CORPO

Câmara traseira Série

HYUNDAI KAUAI EV 49KWH PREMIUM

Quem o viu e quem o vê!

Irreconhecível por fora, transformado por dentro, com novas tecnologias de ponta, mais espaçoso a bordo e uma mala muito maior, motores mais potentes e novas baterias para chegar mais longe. Melhor em tudo, menos no preço... Eis o novo Kauai EV.

Quando se tem no portefólio um sucesso como o Kauai, das duas, uma: ou se segue a famosa máxima "em equipa que ganha não se mexe", ou se faz exatamente o contrário na expectativa de criar um novo fenómeno, igual ou maior. A Hyundai seguiu a segunda via, naquilo que foi quase um trabalho de folha em branco para designers e engenheiros.

Na prática, o novo Kauai EV só mantém a arquitetura técnica do antecessor (a geração 3 da plataforma K), tudo o resto é novo! A começar na estética exterior, muito mais moderna, com óbvia inspiração nas linhas do Tucson, mas com uma frente original de formato futurista que recebe uma faixa de LED que a atravessa de ponta a ponta. O modelo ganhou imagem expressiva, qualidade importante por assegurar-lhe diferenciação na paisagem automóvel. Mas, há muito mais além da "embalagem".

Nas proporções, face ao modelo que substituiu, o novo Kauai EV também dá "um pulo": o comprimento aumentou de 4.18 metros para 4.35 e a distância entre eixos de 2.60 m para 2.66. E estes centímetros a mais refletem-se, muito positivamente, na habitabilidade e na bagageira, que cresce para generosos 466 litros (+ 144), volumetria que quase triplica com o rebatimento dos encostos traseiros. Há ainda uma "frunk", a mala dianteira sob o capô, que disponibiliza 27 litros adicionais, por exemplo, para arrumar os cabos de carga.

INTERIOR PANORÂMICO

Se parece maior por fora, por dentro parece que ganhou ainda mais centímetros. O que acontece porque este novo habitáculo é também mais luminoso e a apresentação claramente mais moderna. Começando pelo painel de bordo, totalmente redesenhado, e agora dominado pelo ecrã panorâmico duplo de 12,3" integrado, que vinca o caráter high-tech do modelo.

O seletor de velocidades passou da consola central para uma haste na coluna da direção atrás do volante, o que permitiu descobrir mais arrumação na área aberta da consola, que pode ser utilizada para porta-copos ou arrumação de sacos grandes. De igual forma, a Hyundai investiu no aumento da perceção de qualidade e não foram apenas os materiais que melhoraram, há também uma evolução na montagem,

PREÇO: 43.490 €

Carregador de bordo 11 kW Série

i-Padel com travagem regenerativa Série

FICHA TÉCNICA

HYUNDAI KAUAI EV 49 KWH PREMIUM

TIPO DE MOTOR	Síncrono de íman permanente, dianteiro
POTÊNCIA	156 CV (114,6 kW)
BINÁRIO MÁXIMO	255 Nm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa de relação única
BATERIA	Iões de lítio, 48,4 kWh
AUTONOMIA (WLTP)	377 km
TEMPO DE CARGA	4,55h a 11 kW CA (100%) 41 min. a 74 KW CC (10-80 %)
V. MÁXIMA	162 km/h
ACELERAÇÃO	8,8 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	14,6 kWh/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	0 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	4.355 / 1.825 / 1.580 mm
PNEUS	215/60 R17
PESO	1.690 kg
BAGAGEIRA	466-1.300 l
PREÇO	43.490 €
GAMA DESDE	43.490 €
I.CIRCULAÇÃO (IUC)	0 €
LANÇAMENTO	Março de 2024

AVALIAÇÃO

PREÇO	3/5
PRESTAÇÕES	3/5
COMPORTAMENTO	4/5
CONSUMO	4/5



RIVAL

FIAT 600E (RED)

TIPO DE MOTOR	Síncrono de íman permanente, dianteiro
POTÊNCIA	156 CV (115 kW)
BATERIA	Iões de lítio, 54,0 kWh (50,8 kWh útil)
AUTONOMIA (WLTP)	409 km
PREÇO	36.350 €

O 600E posiciona-se no "coração" do segmento B, enquanto o Kauai EV está já muito perto do segmento acima. Porém, o que o italiano perde em centímetros e na versatilidade do interior ganha em preço; com a mesma potência e autonomia também a rondar os 400 km.



com a substituição de muitas superfícies plásticas medianas por revestimentos mais agradáveis à imagem e ao toque. Aliás, esta versão Premium, que nem é a mais luxuosa da gama, espelha bem esse upgrade.

MAIOR EM TUDO, MENOS NO CONSUMO

Maior e com mais qualidade, o Kauai EV tem agora, também, mais lastro para movimentar. A marca coreana respondeu dotando-o de motores elétricos mais potentes e baterias com maior capacidade. Assim, a nova versão elétrica deste crossover está disponível com duas opções: a variante de longo alcance (48.750 €), com bateria de 65,4 kWh, motor de 218 CV e até 514 km de autonomia; e a versão que testámos, a mais acessível (desde 43.490 €), equipada com unidade de 156 CV, bateria de 48,4 kWh e autonomia de 377 km.

A potência do motor não é elevada, mas não coloca nenhum tipo de constrangimento, seja em aceleração ou nas retomas de velocidade. E o eixo dianteiro coloca-a na estrada sem problemas, de forma suave e progressiva. Aliás, tudo na condução do Kauai EV remete para uma utilização confortável e descomplicada, com a boa notícia de que conta com chassis, suspensão e travões capazes. Do ponto de vista da eficiência, além de ter aerodinâmica mais favorável (o coeficiente de resistência é de apenas Cd 0,27), o coreano ainda ganha pontos no isolamento do habitáculo, sentindo-se menos o ruído de rolamento em qualquer tipo de piso. Pareceu-nos claramente automóvel mais equilibrado entre aquilo que promete e o que efetivamente consegue oferecer.

A gestão eletrónica das novas baterias, bastante aprimoradas, permitiram progressos importante na autonomia anunciada, registos →





À frente tecnologia LED com controlo automático dos máximos. Luz traseira Seamless Horizon completa uma assinatura de iluminação LED exclusiva.





Jantes de liga leve de 17", com design que se assemelha a Pixels, são exclusivas da versão elétrica.



A bagageira é acima da média da classe. Com os bancos levantados a capacidade de carga aumentou 30% face ao Kauai anterior.

oficiais que, aliás, conseguimos praticamente igualar no decurso do nosso teste: consumo médio exemplar de 13 kWh/100 km, a que corresponde o número "redondo" de 370 km com uma só carga, sendo possível fazer melhor em circuito urbano e no modo de condução mais ecológico, que restringe o rendimento da parte elétrica.

RECHEIO DE TOPO

O Electric tem todos os conteúdos e recursos disponíveis nas outras versões, mas acrescenta-lhes não só o sistema V2L (vehicle to load), capaz de fornecer energia a vários aparelhos externos (computadores ou bicicletas elétricas, por exemplo) como a função i-Pedal, especialmente útil em cidade por proporcionar um modo de condução que permite acelerar, desacelerar e parar, utilizando apenas o pedal do acelerador. O sistema de regeneração inteligente ajusta automaticamente a quantidade de travagem regenerativa, com base na informação do fluxo de trânsito à frente. Por outro lado, o modelo está equipado com um sistema de regeneração inteligente, que regula a quantidade de travagem regenerativa, com base na informação do fluxo de trânsito à frente. Na segurança, Kauai dispõe do nível mais avançado de funcionalidades Hyundai Smart Sense ADAS, incluindo uma câmara interna do veículo para analisar a atenção do condutor e intervir sempre que necessário. ■



Em corrente contínua, o Kauai EV 49 kWh carrega a um máximo de 74 kW (102,3 kW nas versões com bateria maior).

VÍTOR MENDES PAULO CALISTO

CONCLUSÃO

O novo Kauai EV é mais carro, e isso nota-se em todos os momentos da condução, mas sobretudo na forma mais aveludada como pisa a estrada e não perde a compostura quando aceleramos a bom ritmo por traçados mais sinuosos. Técnica e tecnologicamente, a evolução também é muito significativa, pena que o preço a pagar por todo este upgrade qualitativo não seja mais contido. A versão do nosso teste custa só menos 1.500 € que o Tesla Model Y de tração traseira com 455 km de autonomia. E se é de SUV elétricos com espaço que estamos a falar...



Chave Inteligente com botão de ignição na consola e travão de mão elétrico.

BEM CONSTRUÍDO E COM APRESENTAÇÃO MODERNA; ERGONOMIA E POSIÇÃO AO VOLANTE CORRETAS





1. O display panorâmico elegantemente curvo apresenta dois ecrãs integrados: um para o infoentretenimento de 12,3" sensível ao toque e um cluster digital de 12,3". **2.** Seletor da caixa de velocidades (shift-by-wire) passa para a coluna direção, libertando espaço para arrumação na consola. **3.** De série, na versão Premium, ar condicionado automático de 2 zonas com sistema de desembaciamento automático.



EQUIPAMENTO

SÉRIE Airbags frontais, laterais (dianteiros) e de cortina; airbag de joelhos para o condutor; ISOFIX, controlos de estabilidade e de tração; assistente de prevenção de colisão com travagem autónoma de emergência e deteção de peões e ciclistas; sistema de manutenção na faixa de rodagem; alerta de fadiga do condutor; ajuda ao arranque em subida; função hold e i-Padel com travagem regenerativa; sensor de pressão de pneus; cruise control com limitador de velocidade; seletor de modos de condução; grupos óticos dianteiros e traseiros em LED; controlo automático de máximos; faróis de nevoeiro com função curva; câmara de auxílio ao estacionamento traseiro; sensores de estacionamento dianteiros e traseiros; sensores de chuva e luz; ar condicionado automático; alarme; entrada e arranque sem chave; retrovisores elétricos aquecidos e retráteis; volante multifunções ajustável em altura e alcance; travão de mão elétrico; bancos com estofos em tecido reciclado; banco do condutor com ajuste elétrico do apoio lombar; painel de instrumentos digital de 12,3"; sistema multimédia com ecrã tátil central de 12,3", entradas USB-C, Bluetooth, navegação, reconhecimento de voz, e funções Android Auto e Apple Carplay; cabo de carregamento modo 3 e carregador de bordo 11 kW; e jantes de liga leve de 17 polegadas..

OPCIONAIS Pintura metalizada (430 €).





CONSEQUÊNCIA DO CRESCIMENTO EXTERIOR: MAIS ESPAÇO PARA AS PARA PERNAS ATRÁS

MERCEDES-BENZ EQB 250+ EDITION

Outra autonomia

Na revisão de meio de ciclo de vida do EQB, o SUV elétrico alemão ganha variante 250+ que, a exemplo do que sucede no irmão EQA, permite apresentar maior eficiência num modelo que continua a ter como um dos seus atributos o facto de oferecer sete lugares.

Sem proceder a uma revisão profunda do EQB, a Mercedes-Benz limou arestas ao seu SUV 100% elétrico e aplicou-lhe algumas das alterações que já tinha feito no mais compacto EQA, o que não é de estranhar, atendendo a que ambos partilham a plataforma e uma multitude de componentes.

Visualmente não há muito para apontar no renovado EQB, ainda assim, destaque para o novo padrão da grelha dianteira, que inclui barra luminosa horizontal entre os faróis com tecnologia LED High Performance, e para os para-choques também redesenhados. Os grupos óticos traseiros também receberam pequenas mudanças e as jantes têm maior oferta no design. Na essência, o EQB mantém o seu formato mais retilíneo num porte atlético que não se alterou.

HABITÁCULO ATUAL

Apesar de o conceito já não ser novo, o desenho do habitáculo mantém-se atual, com os seus dois ecrãs contíguos de 10,25" a sobressaírem. O da instrumentação é personalizável na informação e no grafismo, alterando-se a partir de botões táteis no volante (que também é novo), numa solução que continua a não ser ideal – é comum passar a mão por um dos comandos táteis quando se está a virar o volante numa manobra e alterar o grafismo sem intenção. Já o sistema de infoentretenimen-

PREÇO: 56.400 €

<< A configuração de 7 lugares confere-lhe o estatuto de exemplar único no segmento >>



Pintura Manufaktur Vermelha 1.050 €

to MBUX foi revisto no software e está mais rápido, valendo pontos pela simplicidade de interação e pelo desempenho rápido, também nos comandos por voz. A conexão aos sistemas Android Auto e Apple CarPlay sem fios está assegurada para maior integração digital, ao passo que o bloco de ajuste para o ar condicionado mantém-se independente, com comandos físicos.

O nível de construção é bastante elevado num ambiente em que a tonalidade preta predomina, por exemplo, nos bancos e no forro do tejadilho. Se os materiais selecionados são macios em grande parte do habitáculo, também se escondem plásticos mais duros na zona inferior, embora isso não lhe retire requinte na aparência.

Mas é na habitabilidade que o EQB dá cartas, tratando-se de modelo relativamente compacto (4.684 mm de comprimento) com bastante espaço numa segunda fila que permite regulação (60/40) longitudinal para dar mais espaço à bagageira ou, quando escolhida a terceira fila de bancos (opcional: 1.050 €) garantir que alguém aí consiga viajar – idealmente crianças, uma vez que para um adulto o posicionamento das pernas e o acesso não são fáceis. Seja como for, é uma solução útil para famílias mais numerosas, sendo que, como é usual, na configuração de sete lugares, a bagageira sai bastante limitada.

MOTOR SINGULAR

A versão EQB 250+ recorre a um único motor elétrico de 190 CV (140 kW) de potência, embora o valor que mereça mais destaque seja o do binário, 385 Nm. Com tração dianteira, este SUV revela boa capacidade de resposta em todas as ocasiões de utilização, valendo-se de entrega de energia muito intensa, mesmo no modo de condução mais eficiente "Eco", o qual suaviza as prestações e a climatização. A aceleração e as →

Terceira fila de bancos
1.050 €

Portão da bagageira elétrico
Série

FICHA TÉCNICA

MERCEDES-BENZ EQB 250+ EDITION

TIPO DE MOTOR	Elétrico, síncrono de íman permanente, dianteiro
POTÊNCIA	190 CV (140 kW)
BINÁRIO MÁXIMO	385 Nm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa automática de relação única
BATERIA	Iões de lítio, 70,5 kWh (úteis)
AUTONOMIA (WLTP)	536 km
TEMPO DE CARGA	7h25 a 11 kW CA (100%) 35 min. a 100 kW CC (0-80%)
V. MÁXIMA	160 km/h
ACELERAÇÃO	8,9 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	15,7 kWh/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	0 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	4.684 / 1.834 / 1.654 mm
PNEUS	215/60 R18
PESO	2.105 kg
BAGAGEIRA	465-1.710 l
PREÇO	56.400 €
GAMA DESDE	56.400 €
I.CIRCULAÇÃO (IUC)	0 €
LANÇAMENTO	Janeiro de 2024

AVALIAÇÃO

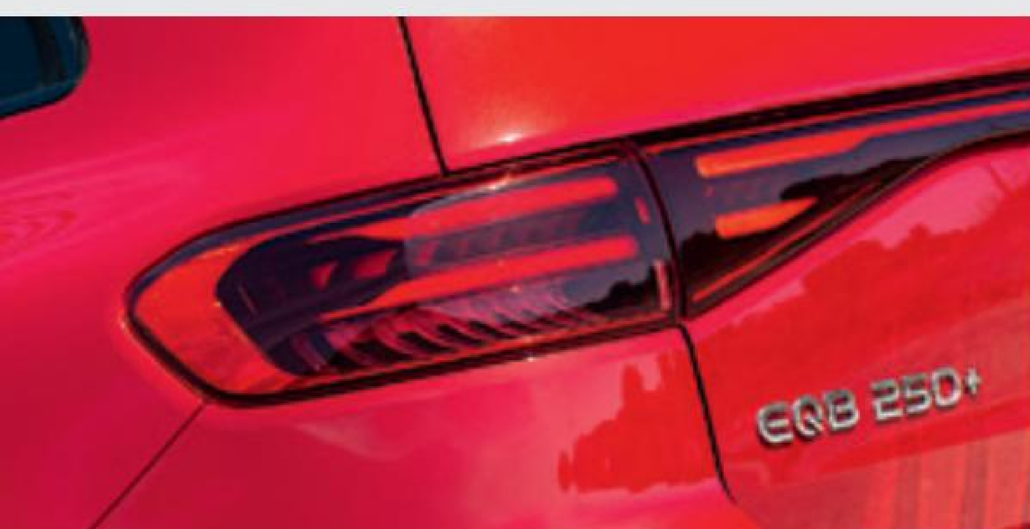
PREÇO	3/5
PRESTAÇÕES	4/5
COMPORTAMENTO	4/5
CONSUMO	5/5







Tecnologia LED High Performance com assistente adaptativo de máximos para melhorar a segurança na condução noturna. Os grupos óticos foram ligeiramente revistos.





As jantes de 18" de série são substituídas nesta unidade por conjunto AMG multiraios de 20", conferindo aspeto mais dinâmico e ajudando na estabilidade em curva.



Versátil e amplo: a terceira fila 'esconde-se' sob o piso, mas é possível "jogar" com o espaço através da movimentação da segunda fila. Portão da bagageira elétrico.

recuperações não denotam esforço, e mesmo não tendo o carisma desportivo de outros modelos elétricos no mercado, conta com o programa "Sport" para conferir um ânimo redobrado; a direção fica menos assistida e o amortecimento mais firme (outro opcional).

Porém, a principal mais-valia desta versão é a de ampliar a autonomia fruto de uma bateria de 70,5 kWh (úteis) que autoriza até 536 km com uma única carga. No caso da versão ensaiada, com jantes de 20" e vários outros itens, a autonomia apontada é de 470 km, o que se afigura alcançável mediante condução disciplinada e recurso aos modos de regeneração disponíveis (selecionáveis a partir das patilhas atrás do volante). Aliás, no teste, obtivemos um consumo médio de 14,7 kWh/100 km, um registo bastante interessante e que lhe permitir ficar perto da autonomia oficial.



O EQB 250+ permite carregamentos em corrente contínua de até 100 kW, o que significa cerca de 35 minutos para obter 80% da bateria.

De resto, o EQB 250+ exibe uma postura mais orientada para o conforto dominante (mesmo com jantes de 20"), sendo mais atreito a toadas mais familiares e pacatas do que a 'correrias', pelo menos em percursos sinuosos, onde a inclinação da carroçaria é mais notória quanto maior for a velocidade de passagem em curva. Isto, apesar de ter um baixo centro de gravidade e de o chassis ter um ótimo desempenho.

O preço está em linha com a filosofia do segmento premium, começando nos 56.400 € para esta variante, embora a marca disponibilize muitos opcionais para equipá-lo a seu gosto. A unidade ensaiada tem um preço de 74.299 €. ■

MIGUEL SILVA PAULO CALISTO

CONCLUSÃO

Não havendo muitas opções 100% elétricas para sete, o EQB ocupa um espaço muito próprio no segmento, brandindo argumentos como qualidade tecnológica de primeira linha, ótimo conforto geral e conjugação interessante entre prestações e autonomia. A versão EQB 250+ acaba por ser uma "boa nova" para o modelo.



Desenho interior 'limpo', com espaços de arrumação generosos também na consola central. A iluminação ambiente melhora a vivência.

IMAGEM MODERNA E DE QUALIDADE, SUBLINHADA PELA COMPETÊNCIA TECNOLÓGICA


1



2

1. Painel de instrumentos digital de 10,25" com diferentes opções de configuração. A seleção é feita pelos comandos táteis no novo volante. Atrás, as patilhas para alterar a regeneração. **2.** Sistema MBUX em ecrã central de 10,25" com algumas melhorias no software, tornando-se mais rápido. **3.** Um dos destaques da renovação do EQB é a chegada do sistema áudio Burmester de alta qualidade.



3

EQUIPAMENTO

SÉRIE Airbags frontais, laterais (dianteiros) e de cortina; ISOFIX; controlos de estabilidade e de tração; sistema de alerta de colisão; assistente ativo de travagem com atuação de emergência; função de aviso na saída; sensor de pressão dos pneus; direção assistida paramétrica; modos de condução Dynamic Select; Pack Advanced (assistente de ângulo morto e embaladeiras das portas dianteiras iluminadas); suspensão conforto rebaixada; Linha Progressive: inclui estofos em pele Artico/tecido preto, navegação premium MBUX, assistente ativo de faixa de rodagem, assistente de limite de velocidade, airbag de joelhos, bancos traseiros ajustáveis, bancos dianteiros aquecidos, jantes de 5 raios de 18" e cabo de carregamento de 5 metros; faróis LED High Performance; assistente adaptativo de máximos; câmara de marcha atrás; sensores de estacionamento; sensores de luz e chuva; barras de tejadilho em alumínio; bancos dianteiros com apoio de 4 vias; volante multifunções em pele com patilhas de regeneração; iluminação ambiente; portão traseiro elétrico; painel de instrumentos digital de 10,25"; sistema multimédia com ecrã central tátil de 10,25", entrada USB, Bluetooth, funções avançadas MBUX, navegação Premium MBUX e funções Android Auto e Apple CarPlay; e carregador de bordo CA até 11 kW.

OPCIONAIS Pintura metalizada (1.400 €); suspensão de amortecimento ajustável (1.250 €); teto de abrir panorâmico em vidro (1.500 €); terceira fila de bancos (1.050 €); Pack de assistência à condução - inclui assistente de ângulo morto, sistema Pre-Safe, assistente de distância Distronic, assistente ativo de faixa de rodagem e assistente ativo de direção (1.450 €).



BANCOS DESPORTIVOS COM AJUSTE MANUAL; NÃO FALTA ESPAÇO NA SEGUNDA FILA

BMW I4 EDRIVE35 *VS.* POLESTAR 2 LONG RANGE SINGLE MOTOR

Berlinas do presente e futuro

A nova vaga de carros elétricos mostra-nos o quanto esta tecnologia pode fazer por aqueles que não querem um SUV ou um automóvel citadino. BMW i4 e Polestar 2 são dois bons embaixadores para dar forma ao carro elétrico dinâmico, com capacidade para se fazerà estrada sem pensar tanto no consumo/ autonomia e com aquele ar distinto de atores que jogam forte na eletrificação.

A implementação do carro elétrico em Portugal continua a progredir a um ritmo relativamente rápido face à média europeia, por isso é cada vez mais fácil encontrar representantes de diferentes segmentos. Inclusive modelos como os que escolhemos para este trabalho que, sem abrir o capô, poderiam muito bem passar por berlinas desportivas com motores de combustão.

A bem da verdade, não é o caso da Polestar, parte integrante com a Volvo do portfólio do gigante chinês Geely, nascida apenas como construtor de carros elétricos e que, de momento, tem três produtos em carteira: este 2 e os iminentes Polestar 3 (uma espécie de SUV com aspeto de coupé) e Polestar 4 (um pouco como o anterior, mas mais pequeno e baixo).

Já no caso da BMW, "mergulhada" numa eletrificação cada vez

FICHA TÉCNICA

POLESTAR 2 LONG RANGE SINGLE MOTOR

TIPO DE MOTOR	Elétrico, síncrono de íman permanente
POTÊNCIA	299 CV (220 kW)
BINÁRIO MÁXIMO	490 Nm
TRANSMISSÃO	Traseira, caixa automática de relação única
BATERIA	Iões de lítio, 82 kWh (79 úteis)
AUTONOMIA (WLTP)	654 km
TEMPO DE CARGA	8h a 11 kW CA (0-100%) 28m a 205 kW CC (10-80%)
V. MÁXIMA	205 km/h
ACELERAÇÃO	6,2 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	14,9 kWh/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	0 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	4.606 / 1.859 / 1.479 mm
PNEUS	245/45 R19
PESO	2.175 kg
BAGAGEIRA	405-1.095 l (+41 à frente)
PREÇO	56.900 €
GAMA DESDE	56.900 €
I.CIRCULAÇÃO (IUC)	0 €
LANÇAMENTO	Janeiro de 2023

AVALIAÇÃO

PREÇO	✖✖✖
PRESTAÇÕES	✖✖✖✖
COMPORTAMENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

PREÇO: 56.900 €



mais avançada, o i4 é a materialização do sedan zero emissões sobre o formato Série 4 Gran Coupé. Apenas alguns pormenores de carroçaria, como a linha azul que percorre a lateral, os rins dianteiros (aqui com a grelha fechada) ou a zona onde deveriam estar os escapes na traseira o distinguem dos seus irmãos térmicos.

DIFERENTES OPÇÕES

Por falar de gama, ambos oferecem várias combinações de potência, bateria e sistema de tração (duas ou quatro rodas). Aqui concentramo-nos naquelas que consideramos mais interessantes. A marca bávara abre o seu catálogo com este i4 eDrive35, que direciona para as rodas traseiras a potência de um motor de 286 CV; é alimentado por uma bateria de 70,2 kWh. Um ponto importante: para poder usufruir de uma bateria de maior capacidade (83,9 kWh) é necessário "saltar" para as variantes mais enérgicas, o i4 eDrive40 (340 CV) e o i4 M50 (544 CV).

A situação é algo mais favorável para o Polestar 2, uma vez que pode combinar um motor "de entrada" (299 CV, embora exista outro menor de 272 CV e acima variantes com dois motores de 421 e 476 CV) com a maior bateria disponível na marca, de 82 kWh. Uma ligeira vantagem quando se trata de completar mais quilómetros sem parar, se bem que o BMW tenha outros argumentos a seu favor que falaremos mais à frente.

Antes disso, vejamos como estas berlinas recebem os seus ocupantes, já que exprimem qualidade de interior de classe superior, bem dotados tecnologicamente e com acabamentos muito convincentes. O que mais se distingue é a forma como são apresentadas. O minimalismo, que significa que os botões são reduzidos ao mínimo em todo o cockpit, é mais evidente no Polestar 2. Impõe aquele toque "clean" e vanguardista que conhecemos da Volvo, um ambiente a que é fácil adaptarmo-nos desde o primeiro momento. Muita desta facilidade deve-se a um fluído sistema multimédia com interface Google integrado, que proporciona uma experiência em muitos aspetos similar à de um telemóvel: assistente de voz, mapas... tudo é familiar.

Além disso, o seu ecrã tátil central, que acaba por ser o elo de ligação para todas as funções, incluindo o controlo da climatização, está mais próximo do condutor do que o do seu rival da BMW. Desde logo, o modelo alemão oferece uma impressão "premium" a bordo comandada pelo novo ecossistema BMW Curved Display, com dois grandes ecrãs, de resolução ligeiramente superior e uma apresentação de cores mais vivas. Quer se goste ou não, mantém na consola o comando multifunções iDrive e acessos diretos aos diferentes modos de condução, tal como no Série 4 Gran Coupé, permitindo operar o sistema de infoentretenimento a partir do painel central ou desse comando.

Em termos ergonómicos, ambos têm pontuação elevada. O BMW ganha vantagem, com melhor posição de condução (a consola do Polestar é mais alta), para além de garantir um pouco mais de largura em todo o interior. Os bancos são confortáveis e concebido com estofos de qualidade.

Curiosamente, os dois penalizam na mesma situação, ou seja, no espaço para os ocupantes dos lugares traseiros. Apesar de não existir, por defeito, nem sequer nas versões de tração integral (não há transmissão), o túnel central é largo e incómodo para um terceiro →

PREÇO: 56.900 €



FICHA TÉCNICA

BMW I4 EDRIVE35

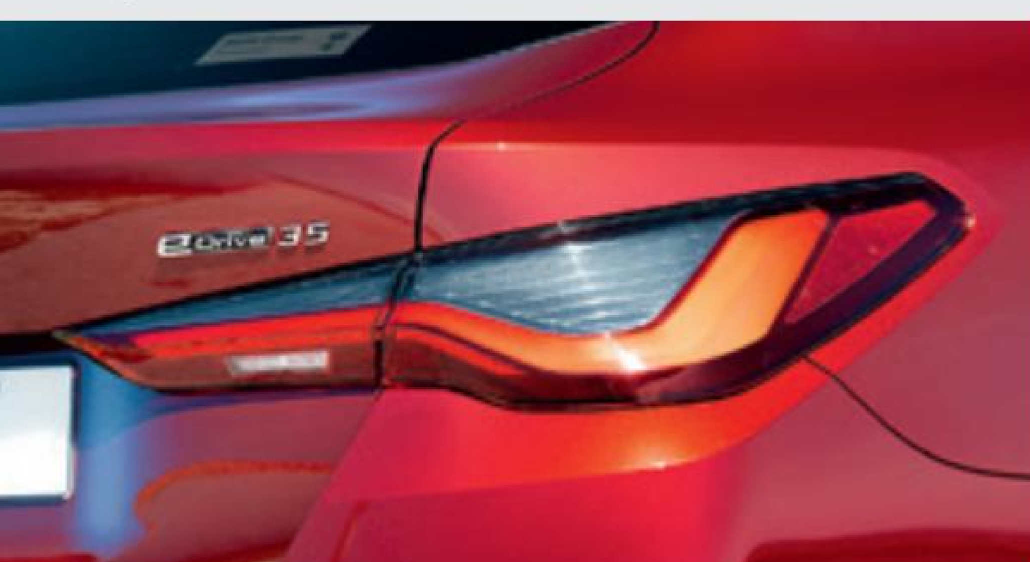
TIPO DE MOTOR	Elétrico, síncrono de íman permanente)
POTÊNCIA	286 CV (210 kW)
BINÁRIO MÁXIMO	400 Nm
TRANSMISSÃO	Traseira, caixa automática de relação única
BATERIA	Iões de lítio, 70,2 kWh (67 úteis)
AUTONOMIA (WLTP)	406-482 km
TEMPO DE CARGA	7h a 11 kW CA (0-100%) 32m a 180 kW CC (10-80%)
V. MÁXIMA	190 km/h
ACELERAÇÃO	6,0 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	15,8-18,7 kWh/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	0 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	4.783 / 1.852 / 1.448 mm
PNEUS	225/55 R17
PESO	2.065 kg
BAGAGEIRA	470-1,290 l
PREÇO	56.900 €
GAMA DESDE	56.900 €
I.CIRCULAÇÃO (IUC)	0 €
LANÇAMENTO	Julho de 2023

AVALIAÇÃO

PREÇO	✖✖✖ (3/5)
PRESTAÇÕES	✖✖✖✖ (4/5)
COMPORTAMENTO	✖✖✖✖✖ (5/5)
CONSUMO	✖✖✖✖✖ (5/5)




De série, boa iluminação LED. Marca a diferença com os faróis laser que fazem parte do Pack Innovation (3.600 €).




Além das jantes de 17" de série há um amplo catálogo com outros desenhos e medidas (até 20 polegadas).



Volume da bagageira bastante competente com excelente acessibilidade.

passageiro, além de que o encosto é mais estreito e duro. Mais, a altura ao teto é justa: um adulto de 1,80 metros quase toca com a cabeça no tejadilho do BMW (situação ligeiramente melhor no escandinavo) e, também no alemão, viaja-se com os joelhos mais altos do que no Série 4 Gran Coupé, pois a bateria está colocada precisamente nessa zona. No Polestar, tão pouco sobra espaço para os pés, algo mais evidente quando os bancos dianteiros estão regulados na posição mais baixa.

Para terminar com a questão do espaço, o i4 proporciona uma bagageira mais generosa (ajudado pela sua maior dimensão exterior, a sua carroçaria é quase 18 cm mais comprida), ainda que o Polestar 2 acrescente 41 litros adicionais debaixo do capô dianteiro.

ENTREGA IMEDIATA

Mudando de assunto, a condução apelativa e silenciosa destas combinações elétricas resulta, ao mesmo tempo, muito reativa. Movem-se suavemente, mas também com "nervo". A ligeira superioridade do Polestar 2 em termos de potência e binário não se traduz em capacidade de aceleração, ligeiramente favorável ao BMW, se bem que falar de duas décimas em registos de somente 6 segundos nos 0-100 km/h não é relevante. Na verdade, talvez alguns utilizadores prefiram valorizar mais os 205 km/h de velocidade máxima do Polestar 2 face aos 190 (limitados) do i4.

De louvar, e isto é extrapolado para ambos, a facilidade com que modulam a potência. A resposta ao acelerador é progressiva e a sua passagem (que é imediata num carro elétrico) para o eixo traseiro nunca é assustadora, pois a eletrónica encarrega-se de controlar ao mínimo os movimentos.

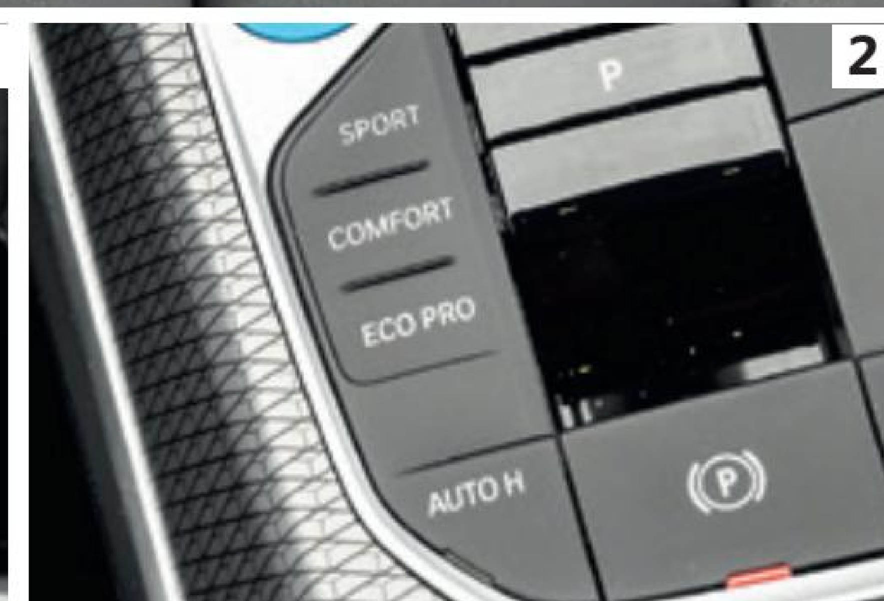
Aliás, neste particular, o fator menos conseguido recai na inexistência de patilhas no volante para regular a desaceleração (quando regeneram energia), capítulo importante para se ter uma boa experiência de condução elétrica. As duas marcas conseguem, porém, um feeling no pedal do travão semelhante à de um carro com motor convencional. Pena que a retenção da desaceleração seja sempre ajustada a partir do ecrã, acabando por ser pouco funcional. O BMW oferece diferentes níveis e até um com recuperação adaptativa (tem em conta o ambiente para reduzir o andamento automaticamente), que requer habituação. Já o Polestar, com →



O seletor da caixa de velocidades é minúsculo; na posição B aumenta a retenção.

TABLIER MODERNO CENTRADO NO BMW CURVED DISPLAY. A INSTRUMENTAÇÃO INCLUI INDICADORES ESPECÍFICOS PARA A UTILIZAÇÃO ELÉTRICA

1


2


3


1. Boa leitura sobre um desenho mais questionável. A informação dos vários mostradores pode ser alterada. **2.** Como nos modelos de combustão, há diferentes programas de condução. **3.** Espetacular BMW Curved Display pela resolução e fluidez, porém o controlo da climatização também é feito a partir do ecrã.

EQUIPAMENTO

SÉRIE Airbags frontais, laterais (dianteiros) e de cortina (dianteiros e traseiros); airbag central dianteiro; ISOFIX; controlos de estabilidade e de tração; alerta de colisão dianteira com função de travagem automática; alerta de saída da faixa de rodagem; alerta de fadiga do condutor; reconhecimento de sinais de trânsito; modos de condução My Modes ('Personal', 'Sport' e 'Efficient'); cruise control com função de travagem; proteção acústica para peões; sensor da pressão dos pneus; faróis dianteiros e traseiros em LED; assistente de estacionamento, incluindo sensores de estacionamento ativos e câmara traseira; retrovisores elétricos e aquecidos; sensores de luz e chuva; ar condicionado automático de duas zonas; volante multifunções desportivo em pele; travão de parque elétrico; funcionamento elétrica da porta da bagageira; bancos desportivos; BMW Live Cockpit Plus com visor curvo BMW; sistema de infoentretenimento BMW Operating System 8 com ecrã de 14,9", entradas USB, Bluetooth, navegação e funções Android Auto e Apple CarPlay sem fios; aplicações online; serviços ConnectedDrive; carregador de bordo de 11 kW; e jantes de liga leve de 17 polegadas..

OPCIONAIS Pintura metalizada (970 €); jantes de 18" (1.700 €); jantes de 19 (980 €); estofos em pele (1.500 €); pack desportivo M - inclui pack aerodinâmico M e jantes de 18" (3.000 €); pack Innovation - inclui BMW Laserlight, alarme, assistente de luzes de máximos, assistente de condução e BMW Live Cockpit Professional (3.600 €); assistente de condução (940 €); suspensão adaptativa (1.140 €).



A AMPLITUDE É A DE UM SÉRIE 4 GRAN COUPÉ, MAS AQUI O PISO É MAIS ALTO; ATRÁS, JUSTO PARA PESSOAS COM MAIS DE 1,80 M

Seletor de velocidades à mão de semear, em posição elevada.

O TABLIER FAZ LEMBRAR O DE UM VOLVO MODERNO, MAS É AINDA MAIS MINIMALISTA. NÃO HÁ LOCAL PARA A CHAVE... É ENTRAR, PISAR O TRAVÃO, COLOCAR A "CAIXA" EM D E ARRANCAR



1



2

1. O painel de instrumentos é enorme, embora não mostre demasiados dados. Como no BMW, permite a representação do mapa sobre o mesmo. **2.** Cruise control (adaptativo, em opção) de fácil utilização com comandos no volante. **3.** O sistema operativo Google oferece uma boa experiência multimédia. A condução é ajustada a partir do ecrã: direção, travagem...



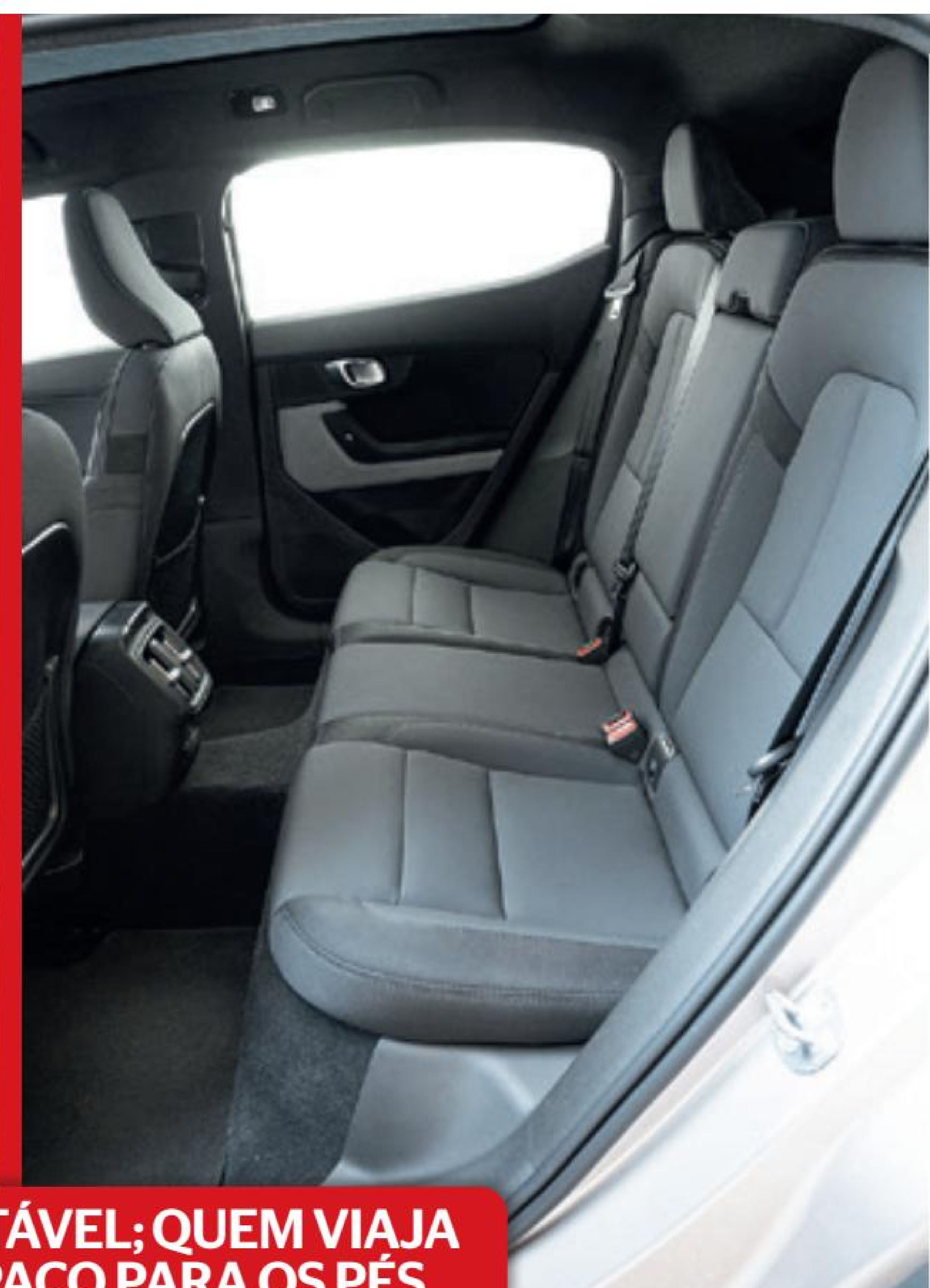
3

EQUIPAMENTO

SÉRIE Airbags frontais, laterais (dianteiros) e de cortina (dianteiros e traseiros); airbag central dianteiro; ISOFIX; controlos de estabilidade e de tração; sistema de aviso de colisão frontal; sistema de prevenção e mitigação de colisões frontais; alerta e assistente de mudança involuntária de faixa; alerta de fadiga do condutor; advertência e mitigação de colisão traseira; detetor de veículo no ângulo morto; reconhecimento de sinais de trânsito; cruise control; proteção acústica para peões; ajuda ao arranque em subida; sensor da pressão dos pneus; faróis de LED; câmara 360º; ajuda ao estacionamento dianteiro, lateral e traseiro; retrovisores elétricos e aquecidos; sensores de luz e chuva; ar condicionado automático de duas zonas; alarme; acesso e arranque sem chave; volante multifunções em pele; porta da bagageira elétrica; bancos dianteiros com regulação elétrica e aquecimento; painel de instrumentos digital de 11,15"; sistema operativo Android Auto OS com ecrã tátil de 12,3", 4 entradas USB, Bluetooth, navegação, Apple CarPlay sem fios e atualizações Over The Air; aplicações Google (Assistant, Maps e Play Store); carregador por indução para smartphone; e jantes de liga leve de 19 polegadas.

OPCIONAIS Pintura metalizada (1.000 €); jantes de 20" (1.000 €); Pilot Pack – inclui Pilot Assist, cruise control adaptativo, assistente de travagem de emergência, faróis LED Pixel e sistema de aviso e mitigação de colisão traseira (2.500 €).





AO VOLANTE É CONFORTÁVEL; QUEM VIAJA ATRÁS TEM POUCO ESPAÇO PARA OS PÉS



a função One Pedal Drive, oferece uma condução quase sem travões (leia-se sem utilizar o pedal do travão) e, como o adversário, uma sensibilidade de direção personalizável.

Perante isto, se tivéssemos que escolher um dos dois com base no seu comportamento dinâmico, a resposta não seria fácil. O i4 pode introduzir um som artificial que, em nossa opinião, ajuda a sentir melhor a velocidade de marcha. A partir daí, a estabilidade é sempre muito elevada em ambos, conferindo confiança para rodar a bom ritmo e inclusive para ir depressa em troços sinuosos com boa sensação de controlo. Do ponto de vista do conforto, não há dúvida de que os seus esquemas de amortecimento mais firmes que suaves, contribuem para isso.

AUTONOMIA DE UTILIZAÇÃO

Outra questão onde surgem mais discrepâncias é na autonomia. A saber: maior bateria para um Polestar 2 que anuncia até 655 km, enquanto o BMW se contenta com até 483 km. Na prática, a diferença não é assim tão grande, porque o carro alemão é menos sensível ao aumento da velocidade. De facto, o seu consumo é em termos globais mais favorável, muito bom e com médias a rondar os 17 kWh/100 km, o que significa cerca de 400 km. O Polestar 2 gasta um pouco mais, acima dos 18,5 kWh; ronda os 450 km de autonomia sem stress. Em todo o caso, estes valores melhoram claramente em cidade e respetiva periferia.

No que concerne ao carregamento, o sueco volta a liderar graças a uma maior potência num carregador rápido: até 205 kW para encher a bateria em 28 minutos (10-80%), contra 180 kW no BMW (32 minutos para o mesmo exercício).

Última palavra para os preços. Ambos são propostos por 56.900 €, um valor interessante com muito equipamento de série e... muitos opcionais para escolher. ■

JUAN PABLO ESTEBAN PAULO CALISTO

CONCLUSÃO

A sensação de condução é muito convincente, bem como a resposta mecânica, que é excelente em ambos. Na verdade, não é preciso mais do que isto, ainda que o i4 seja algo mais austero em termos de consumos. Pena que a habitabilidade posterior dos dois fique um pouco aquém dessa tendência positiva.





Assinatura muito pessoal em todas as óticas. Melhor com os Pixel LED (88 díodos por farol) opcionais.





Começa com jantes de liga leve de 19" de série, contudo existem outras dimensões na lista de opcionais.



A bagageira é menor do que a do BMW, no entanto conta com um espaço adicional de 41 litros debaixo do capô.

ASTON MARTIN VANTAGE FRENTE A RIVAIS

Pura adrenalina

O dois lugares britânico renova-se profundamente para enfrentar alguns dos intervenientes do sempre ambicioso universo dos supercarros. Tudo com a máxima de oferecer, sempre, força bruta e performances vertiginosas, de momento sem eletrificação. É por isso que, talvez, esta seja a última oportunidade de desfrutar de semelhante escaparate...

G. ZARZUELA

Superar os 650 CV sem recorrer à eletrificação parece um milagre. É muito provável que estejamos perante a última oportunidade de desfrutar da desportividade como sempre foi entendida, com muito ruído e cheiro a gasolina. Agora já não é bem visto por alguns e as "cabeças pensantes" da União Europeia vão acabar por nos privar de algo do género mais cedo ou mais tarde. Haverá supercarros com desempenhos espetaculares, sim, mas serão outra coisa porque, na essência, serão eletrificados, total ou parcialmente.

Por isso, esta é uma boa altura para ponderar em colecionar qualquer um dos protagonistas desta montra, desde que a sua carteira o permita, pois os seus preços são estratosféricos. Falamos de modelos da Aston Martin, Ferrari, Jaguar, Lamborghini, Maserati, McLaren, Porsche... e os mais desportivos da Audi, BMW ou Mercedes-AMG.

VERDADEIROS PURO-SANGUE

São todos modelos que poderiam estar associados a uma superlicença para os poder conduzir. Ou melhor dito, pilotá-los, porque são verdadeiros puro-sangue com rendimentos e prestações que impõem muito respeito. Não é por acaso que não há um único que não ultrapasse os 300 km/h de velocidade máxima.

O Aston Martin Vantage é proposto, agora mais do que nunca, como um espetacular dois lugares que nesta geração aumenta a potência para 665 CV, enviada em exclusivo para as rodas traseiras. Não obstante, há muito por onde escolher, já que nestas páginas até rivaliza com portentos de tração integral e capacidade de 2+2 lugares.

O objetivo, em qualquer caso, é o mesmo: desfrutar de autênticos mísseis, veículos exclusivos que inevitavelmente chamam a atenção por onde passam, pela presença, contundência geral e, claro está, sonoridade. Esperemos que o sonho dure um pouco mais do que o previsto... ■

ASTON MARTIN VANTAGE

O renovado Vantage é um desportivo de dois lugares com 4,5 metros de comprimento que refresca a imagem exterior e interior. Conserva o enorme motor a gasolina 4.0 V8, mas destaca-se pelo incremento da potência, que agora chega aos 665 CV, ou seja, mais 155 CV do que o antecessor. Der igual forma, o binário máximo aumenta para 800 Nm. As melhorias nas entradas de ar e os dois turbocompressores, mais generosos em tamanho, conseguem este milagre. O novo Vantage proporciona um desempenho espetacular: 325 km/h de velocidade máxima e aceleração de 0-100 km/h em 3,5 segundos. Apesar de tudo isto, o consumo médio é de 12,1 l/00 km, mérito de pesar 1.745 kg. A transmissão é automática ZF de oito velocidades e o chassis, de alumínio. Toda a potência é dirigida exclusivamente para o eixo traseiro, pelo que não falta um eficaz diferencial controlado eletronicamente. Também contempla um sofisticado controlo de tração que permite ajustar até oito níveis alternativos o deslizamento das rodas. A suspensão dianteira é de triângulos sobrepostos, enquanto a traseira aposta num sistema multibraços com amortecedores Bilstein. Pagando um pouco mais, as rodas dianteiras podem ser equipadas com travões carbocerâmicos. O interior também foi redesenhado e inclui um sistema multimédia desenvolvido à medida do veículo. Chega no verão com um preço a partir dos 267.460 €.

665 CV e 325 km/h







O interior deste sedutor e exclusivo dois lugares também foi renovado: painel de instrumentos e ecrã tátil central são agora maiores, além de receber um sistema multimédia específico.



AUDI R8

Modelo carismático da Audi, o R8 começou recentemente a despedir-se do mercado, embora a marca ainda tenha unidades disponíveis em stock. Está disponível nas carroçarias coupé e descapotável Spyder, e em ambas o protagonista é um propulsor a gasolina de 5.2 litros localizado em posição central-traseira, atrás dos dois únicos lugares disponíveis. Se optarmos pela configuração de tração traseira produz 570 CV; se preferirmos a super aderência do sistema de tração integral quattro sobe para 620. Em ambos a transmissão é automática S tronic, de sete velocidades. Com esta cadeia cinemática, este modelo é capaz de ultrapassar os 330 km/h e atingir os 100 km/h em apenas 3,1 segundos. Entre os seus sofisticados elementos técnicos apresenta suspensão magnética e estabilizadores em fibra de carbono. O consumo médio homologado é de 12,5l/100 km, graças, em parte, a um sistema de desconexão automática dos cilindros. O R8 é fabricado em alumínio e pesa 1.590 kg na sua variante RWD (tração traseira). É um puro-sangue em pista e é mais fácil de conduzir do que parece no dia-a-dia. Bem equipado em todos os aspetos, o seu preço cifra-se nos 190.400 € na versão de 570 CV e 259.400 e na de 620.



620 CV e 330 km/h



Motor V10



BMW M8 COUPÉ

Se quisermos algo similar ao Aston Martin Vantage na BMW, a opção passa pelo M8 Competition. Apresenta-se como um 2+2 lugares de 4,87 metros, mas é uma alternativa em termos de preço e potência, já que custa 223.650 € e rende 625 CV. O M8 Competition é a máxima expressão desportiva da saga Série 8 e está disponível nas carroçarias Coupé, Gran Coupé e Cabrio. O seu propulsor é um 4.4 litros V8 a gasolina, a transmissão automática M Steptronic de oito velocidades e a tração integral xDrive, apesar de esta poder ser configurdada para se impulsionar exclusivamente como tração traseira. O desempenho não parece ser um problema, uma vez que acelera dos 0-100 km/h em 3,2 segundos e atinge os 250 km/h num piscar de olhos. A velocidade está limitada, salvo se optarmos pelo pacote M Drive, que permite chegar aos 305 km/h. O consumo médio é de 11,2 l/100 km, pesa 1.975 kg e exibe uma bagageira de 420 litros. Será certamente apreciado por muitos como a opção mais versátil, rodeado de numerosos sistemas inteligentes de assistência ao condutor e serviços digitais.



625 CV e 305 km/h



2+2 lugares



FERRARI ROMA

É a opção mais exclusiva deste incrível escaparate. Trata-se de um modelo de 4,67 metros de comprimento que aposta numa configuração de 2+2 lugares e que monta um motor 3.9 V8 com 620 CV. É a força bruta a gasolina, sem qualquer eletrificação, tecnologia que a marca italiana tem vindo a incorporar nos seus últimos modelos para cumprir as normas de emissões. O Roma, também disponível nas carroçarias cabrio ou Spyder, tem o motor em posição central-dianteiro, tração traseira e caixa automática de dupla embraiagem e oito velocidades. As suas prestações não deixam ninguém indiferente: supera os 320 km/h, acelera dos 0-100 km/h em 3,4 segundos e alcança os 200 km/h em 9,3 segundos. Equipa spoiler traseiro móvel em três posições e o volante permite eleger vários perfis de condução. O interior contempla três ecrãs digitais, um dos quais à frente do acompanhante, e está rodeado por uma generosa oferta multimédia, em matéria de segurança e de assistências à condução. O intervalo de preços oscila entre os 276.402 e os 310.338 €.



620 CV e 320 km/h

2+2 lugares







JAGUAR F-TYPE R75

A Jaguar será uma marca totalmente elétrica dentro de apenas dois anos, mas para celebrar os 75 anos de desportivos o fabricante despede-se do último F-Type com motor de combustão com esta versão R75, disponível em coupé e cabrio. Debaixo do capô monta o conhecido motor a gasolina 5.0 V8 turbo de 575 CV, acoplado a caixa automática de oito velocidades e tração integral. Este dois lugares de 4,47 metros de comprimento e 1.885 kg de peso atinge os 300 km/h e acelera dos 0 aos 100 km/h em 3,7 segundos; o seu consumo médio é de 10,5 l/100 km. Esta versão apresenta adaptações específicas do chassis para corresponder ao seu grande potencial. O sistema de escape também permite modificar o som e o habitáculo tem acabamentos de qualidade e uma evidente personalidade desportiva. Na sua dotação de série incorpora faróis matriciais e diferencial ativo eletrónico com distribuição de binário em curva, e em opção pode montar travões carbocerâmicos. O preço do F-Type R75 Coupé é de 151.938 €.



575 CV

LAMBORGHINI HURACAN TECNICA

Outro dos grandes ilustres deste lote, com um desenho e um desempenho em pista espetaculares. Dois lugares, motor central-traseiro, 4,57 metros de comprimento, apenas 1,17 metros de altura e uma eficaz aerodinâmica ativa são complementados por um chassis soberbo, com propulsão traseira e direção às quatro rodas. Atrás dos bancos exibe um poderoso motor a gasolina V10 de 5.2 litros com 640 CV, associado a uma caixa automática de dupla embraiagem de sete velocidades. Com estes números, é compreensível que atinja os 325 km/h de velocidade máxima e que necessite de apenas 3,2 segundos para acelerar dos 0-100 km/h. O consumo médio anunciado é de 14,5 l/100 km. Pesa 1.379 kg, fruto de um chassis que combina alumínio e fibra de carbono, presume de uma dotação de série com um sofisticado sistema de amortecimento magnético e de travões carbocerâmicos. O interior exala qualidade e desportivismo em igual medida. Um automóvel simplesmente deslumbrante. Os preços arrancam nos 335.185 €.



Desde 333.185 €





MASERATI MC20

3.0 V6 com 630 CV

A marca italiana é um dos construtores com maior tradição no que diz respeito à comercialização de automóveis desportivos. E no seu portefólio, com impressionantes berlinas e SUV, não podia faltar aquele que é o seu modelo mais apimentado: o MC20. Disponível também numa carroçaria descapotável (denominada Cielo), este bonito dois lugares pesa apenas 1.500 kg graças a uma carroçaria fabricada em fibra de carbono. Entre os mais leves da sua classe, contribui para o seu peso pluma um sistema de tração traseira (não total) e um motor mais modesto do que os restantes. Com três litros, o V6 biturbo surge em posição central e debita nada menos que 630 CV/730 Nm. Com essa atrativa equação, o MC20 é capaz de alcançar os 100 km/h em apenas 2,9 segundos e atingir uma velocidade máxima de 325 km/h. Monta transmissão automática de oito velocidades, spoiler traseiro ativo (dependente da velocidade) e um sistema que eleva a extremidade dianteira para evitar que roce em obstáculos e desníveis. A suspensão recorre a amortecedores adaptativos e dispõe de diferencial autoblocante mecânico. Os travões de série são assinados pela Brembo, apesar de em opção dispor de outros carbocerâmicos. O acesso ao interior é feito através de duas portas que abrem em forma de asa de gaivota. Permite escolher entre quatro modos de condução e está rodeado por uma sofisticada tecnologia em matéria de segurança e conetividade. Preço: 302.622 €.



325 km/h







MCLAREN GTS

V8 com 635 CV

Outro supercarro que funciona tão bem para registar tempos em circuito como para um uso diário mais confortável do que a priori seria de esperar, com as respetivas limitações de espaço, claro. O novo GTS mede 4,68 metros e apenas 1,21 de altura. Construído sobre um chassis monocoque em fibra de carbono (pesa somente 1.466 kg), equipa um propulsor a gasolina 4.0 V8 biturbo em posição central que debita 635 CV. A transmissão é automática com dupla embraiagem de sete velocidades e a tração é traseira. Atinge os 326 km/k de velocidade máxima e "preenche" os 0-100 km/h em apenas 3,2 segundos. A suspensão possui amortecedores com controlo proactivo e o som do motor é uma delícia, embora exista uma função de arranque silencioso para o fazer de forma discreta. Monta de série travões carbocerâmicos e o interior é inspirado nas corridas, com dois magníficos bancos e uma apresentação muito original. Por último, algo insólito neste tipo de carro: conta com uma bagageira dianteira de 150 litros e outra traseira com nada menos que 420.



MERCEDES-AMG GT COUPÉ

585 CV e 315 km/h

A segunda geração deste poderoso coupé cresceu para 4,73 metros de comprimento e propõe uma inédita variante AMG GT 63 4MATIC+, a mais competitiva no confronto com o Aston Martin Vantage. O modelo alemão recorre a um motor a gasolina 4.0 V8 que rende 585 CV, potência que é direcionada para as quatro rodas graças à tração integral 4MATIC. A sua caixa automática AMG SPEEDSHIFT soma 9 velocidades e, apesar do seu peso subir para 1.970 kg, oferece um desempenho espetacular: 315 km/h e 3,2 segundos nos 0-100 km/h. Monta suspensão adaptativa com os quatro amortecedores ligados hidraulicamente e barras estabilizadoras ativas. Também possui apoios dinâmicos do motor, aerodinâmica ativa, diferencial autoblocante traseiro e seis perfis de condução alternativos. O interior "transpira" qualidade, o equipamento de série é impressionante e a bagageira oferece uns correto 321 litros. Custa 245 mil euros.





PORSCHE 911 TURBO S

650 CV e 330 km/h

Não podia faltar neste dossier um ícone como o 911, que na variante Turbo S debita 650 CV/800 Nm. Para tal recorre ao inevitável esquema boxer no seu propulsor a gasolina 3.8 de seis cilindros biturbo. A transmissão é automática com dupla embraiagem de oito velocidades e a tração, integral. Com esse potencial, esta versão alcança os 100 km/h em somente 2,7 segundos e consegue uma velocidade máxima de 330 km/h, quando equipado com o pacote Sport Chrono. Mede 4,54 metros de comprimento, pesa 1.640 kg e anuncia um consumo médio de 11,9 l/100 km. De série inclui barras estabilizadoras ativas, travões carbocerâmicos e elementos aerodinâmicos ativos. O interior exibe configuração de 2+2 lugares e oferece duas bagageiras que somam 392 litros. Disponível desde os 302.124 €.





Guia de preços

Mais de 2.000 modelos

ABARTH

Modelo	Preço	Cilindrada	Potência	Consumo misto	CO_2	Velocidade máxima	Aceleração	Capacidade da mala
595 Coupé	Euro NCAP: N.D							
595 1.4 T-Jet 145cv	23.852	1.368	145	7,2	154	210	7,8	185
F595 1.4 T-Jet 165cv	28.851	1.368	165	7,1	153	218	7,3	185
695 1.4 T-Jet 180cv	33.653	1.368	180	7,4	158	2225	6,7	185
Competizione 1.4 T-Jet 180cv	34.653	1.368	180	7,4	156	225	6,7	185
Esseesse 1.4 T-Jet 180cv	38.503	1.368	180	7,4	156	225	6,7	185
595 Cabrio	Euro NCAP: N.D							
595 1.4 T-Jet 145cv	26.330	1.368	145	7,4	157	210	7,8	185
F595 1.4 T-Jet 145cv	29.830	1.368	145	7,4	156	210	7,8	185
Turismo 1.4 T-Jet 165cv	32.530	1.368	165	7,3	155	218	7,3	185
Competizione 1.4 T-Jet 180cv	34.630	1.368	180	7,4	156	225	6,7	185
Esseesse 1.4 T-Jet 180cv	37.180	1.368	180	7,4	156	225	6,7	185
695 Coupé	Euro NCAP: N.D							
Esseesse 1.4 T-Jet 180cv	38.480	1.368	180	7,4	156	225	6,7	185

ALFA ROMEO

Modelo	Preço	Cilindrada	Potência	Consumo misto	CO_2	Velocidade máxima	Aceleração	Capacidade da mala
Giulia	Euro NCAP: ★★★★★							
2.0 Turbo 280cv Q4 AT8 Super	59.550	1.995	280	7,6	173	240	5,2	480
2.9 V6 Biturbo AT8 Quadrifoglio	122.877	2.891	510	10,0	226	307	3,9	480
2.2 JTD 160cv AT8 Super	53.350	2.143	160	5,0	131	220	8,2	480
2.2 JTD Q4 AT8 Ti	63.350	2.143	210	5,5	144	235	6,8	480
Tonale	Euro NCAP: N.D.							
1.5 Hybrid 130cv Super FWD	38.343	1.469	130	5,9	135	195	9,9	500
1.5 Hybrid 130cv Edizione Special FWD	39.151	1.469	130	5,9	139	195	9,9	500
1.5 Hybrid 160cv Ti FWD	45.350	1.469	160	6,1	136	210	8,8	500
1.5 Hybrid 160cv Edizione Special FWD	41.128	1.469	160	6,1	139	210	8,8	500
1.5 Hybrid 160cv Edizione Special FWD	41.128	1.469	160	6,1	139	210	8,8	500
Plug-in Hybrid Q4 Edizione Special	51.799	1.332	280	1,4	32	206	6,2	385
Stelvio	Euro NCAP: ★★★★★							
2.0 Turbo Q4 AT8 Super	68.150	1.995	280	8,5	192	230	5,7	525
2.9 V6 Bi-Turbo AT8 Quadrifoglio	143.391	2.891	510	11,8	267	283	3,8	525
2.2 JTD AT8 Super	62.150	2.143	160	5,7	150	198	8,8	525
2.2 JTD Q6 AT8 Ti	72.150	2.143	210	6,1	159	216	6,6	525

ASTON MARTIN

Modelo	Preço	Cilindrada	Potência	Consumo misto	CO_2	Velocidade máxima	Aceleração	Capacidade da mala
Vantage	Euro NCAP: N.D.							
4.7 V8 420cv Coupé	171.083	4.735	420	12,6	295	290	4,9	300
6.0 V12 Coupé	297.255	5.935	510	16,3	388	305	4,2	300
4.7 V8 420cv Roadster	184.613	4.735	420	12,6	295	290	4,9	144
6.0 V12 Roadster	320.010	5.935	510	16,3	388	305	4,2	144
Rapide	Euro NCAP: N.D.							
Rapide S 6.0 Touchtronic 2	265.605	5.935	470	14,9	355	296	5,2	317
Virage	Euro NCAP: N.D.							
Virage Coupé Touchtronic 2	268.850	5.935	490	15	349	299	4,6	184
Virage Volante Touchtronic 2	281.152	5.935	490	15	349	299	4,6	152
Vanquish	Euro NCAP: N.D.							
Vanquish 6.0 Coupe Touchtronic 2	343.258	5.935	565	14,4	335	300	4,1	-

AUDI

Modelo	Preço	Cilindrada	Potência	Consumo misto	CO_2	Velocidade máxima	Aceleração	Capacidade da mala
A1	Euro NCAP: ★★★★★							
Sportback 25 TFSI 5p	25.712	999	95	5,5	124	186	10,9	335
Sportback 30 TFSI S Advanced 5p	29.436	999	110	5,6	127	203	9,4	335
allstreet 25 TFSI 5p	28.039	999	95	5,7	129	187	11,1	335
allstreet 30 TFSI S tronic 5p	31.010	999	110	6,2	141	198	9,9	335
A3	Euro NCAP: ★★★★★							
Sportback 30 TFSI Advanced	31.690	999	110	5,5	128	204	10,6	380
Sportback 30 TFSI S tronic Advanced	33.665	999	110	5,3	120	204	10,6	380
Sportback S3 TFSI quattro	65.217	1.984	310	8,1	183	250	4,8	325
Sportback 40 TFSIe	40.718	1.395	204	1,1	24	227	7,6	280
Sportback 45 TFSIe S Line	44.011	1.395	245	1,2	26	232	6,8	280
Sportback 30 TDI S tronic S Line	38.718	1.968	116	4,7	122	206	10,1	380
Limousine 30 TFSI S Line	33.418	999	110	5,4	124	210	10,6	425
Limousine 30 TDI S tronic S Line	40.060	1.968	116	4,5	119	210	10,1	425
A4	Euro NCAP: ★★★★★							
30 TDI S tronic	47.948	1.968	136	4,7	122	210	9,5	460
35 TDI S tronic	49.005	1.968	163	4,7	123	210	8,2	460
40 TDI S tronic	57.036	1.968	204	5,2	136	210	7,4	460
S4 TDI quattro	97.571	2.967	341	7,0	185	250	4,8	420
Avant 35 TDI S tronic S Line	57.195	1.968	163	4,9	128	210	8,5	495
Avant S4 TDI quattro	100.691	2.967	341	7,2	186	250	4,7	495
Avant RS4 TFSI quattro tiptronic	117.118	2.967	450	9,7	220	250	4,1	495
Allroad 40 TDI S tronic quattro	62.985	1.968	204	5,7	150	232	7,3	495
A5	Euro NCAP: N.D.							
Sportback 35 TDI S tronic S Line	59.993	1.968	163	4,8	129	210	8,4	465
Cabriolet 40 TDI S tronic S Line	68.711	1.968	204	5,8	152	243	7,6	370
A6	Euro NCAP: ★★★★★							
50 TFSIe quattro S Tronic	71.476	1.984	299	1,1	28	250	6,2	360
Avant 50 TFSIe quattro S Tronic	73.802	1.984	299	1,4	33	250	6,2	565
Avant 55 TFSIe quattro S Tronic	81.461	1.984	367	1,4	33	250	5,6	565
Avant RS6 TFSI tiptronic quattro	174.069	3.996	600	12,2	278	250	3,6	565
Avant RS6 TFSI quattro Performance	183.215	3.996	630	12,3	280	280	3,4	565
Avant 40 TDI S tronic	70.658	1.968	204	5,6	147	241	8,3	565
Avant S6 TDI tiptronic quattro	122.823	2.967	344	7,2	187	250	5,5	530
Allroad S tronic 40 TDI quattro	78.957	1.968	204	5,8	154	237	7,8	565
A7 Sportback	Euro NCAP: N.D.							
40 TDI S tronic	76.671	1.968	204	5,5	146	245	8,3	535
50 TFSIe quattro S tronic	84.475	1.984	299	1,3	30	250	6,3	380
55 TFSIe quattro S tronic	92.807	1.984	367	1,4	31	250	5,7	380
RS7 TFSI tiptronic quattro	183.866	3.996	600	12,1	278	250	3,6	535
RS7 TFSI tiptronic quattro performance	191.651	3.996	630	12,1	275	250	3,4	535
A8	Euro NCAP: N.D.							
S8 TFSI 4.0 V8 Tiptronic quattro	186.885	3.996	571	11,5	259	250	3,8	505
Q2	Euro NCAP: ★★★★★							
30 TFSI	33.109	999	110	5,8	130	197	11,2	405
35 TFSI S tronic	39.991	1.468	150	6,1	137	218	8,6	405
SQ2 2.0 TFSI S tronic quattro	55.515	1.984	301	8,3	188	250	4,9	355
30 TDI	34.531	1.968	116	4,7	124	202	9,9	405
Q3	Euro NCAP: ★★★★★							
35 TFSI	44.505	1.498	150	6,3	142	211	9,6	530
35 TFSI S tronic Advanced	48.869	1.498	150	6,3	147	211	9,6	530
45 TFSIe S tronic	52.078	1.395	245	1,3	30	210	7,3	380
35 TDI S tronic Advanced	52.382	1.968	150	5,0	137	207	9,2	530
Sportback 35 TFSI S tronic S Line	52.082	1.498	150	6,6	148	280	9,6	530
Sportback 45 TFSIe S tronic	55.513	1.395	245	1,4	31	210	7,3	380
Sportback 35 TDI S tronic S Line	55.623	1.968	150	5,0	132	205	9,3	530
Q5	Euro NCAP: ★★★★★							
50 TFSIe quattro S tronic S Line	70.456	1.984	299	1,6	35	239	6,1	465
35 TDI S tronic S Line MHEV	66.739	1.968	163	5,6	147	213	9,0	550
Sportback 50 TFSIe quattro S tronic	70.564	1.984	299	1,6	36	239	6,1	455
Sportback 35 TDI S tronic S Line MHEV	68.971	1.968	163	5,7	148	213	9,0	510
Q8	Euro NCAP: N.D.							
SQ8 TFSI quattro tiptronic	159.934	3.996	507	12,3	272	250	4,1	605
50 TDI quattro tiptronic MHEV	117.272	2.967	286	8,2	211	241	6,1	605

BENTLEY

Modelo	Preço	Cilindrada	Potência	Consumo misto	CO_2	Velocidade máxima	Aceleração	Capacidade da mala
Continental	Euro NCAP: N.D.							
GT V8	249.177	3.996	550	11,8	275	318	4,0	358
GT W12	281.553	5.990	635	12,2	308	333	3,7	358
GT V8 Convertible	273.541	3.996	550	12,1	284	318	4,1	260
GT W12 Convertible	311.979	5.950	635	14,8	336	333	3,8	260
Flying Spur	Euro NCAP: N.D.							
V8	246.048	3.996	550	-	288	318	4,1	420
W12	297.725	5.950	635	14,8	337	333	3,8	420
Bentayga	Euro NCAP: N.D.							
V8	246.869	3.996	550	13,3	302	290	4,5	484
Mulsanne	Euro NCAP: N.D.							
Mulsanne Speed	432.164	6.750	537	-	365	305	4,9	443

BMW

Modelo	Preço	Cilindrada	Potência	Consumo misto	CO_2	Velocidade máxima	Aceleração	Capacidade da mala
Série 1	Euro NCAP: ★★★★★							
118i Auto	32.540	1.499	140	6,5	140	213	8,5	380
M135i xDrive Auto	60.670	1.998	306	7,8	176	250	4,8	380
116d	30.680	1.496	116	4,5	118	200	10,3	380
118d Auto	39.260	1.995	150	4,9	128	216	8,4	380
120d Auto	43.800	1.995	190	4,9	130	231	7,3	380
Série 2	Euro NCAP: N.D.							
Active Tourer 216i	30.390	1.499	109	6,5	147	-	11,3	468
Active Tourer 218i	34.490	1.499	140	6,5	148	205	9,3	468
Active Tourer 225xe Auto	42.330	1.499	224	2,3	62	202	6,7	400
Active Tourer 216d	33.310	1.496	116	4,7	125	195	11,1	468
Active Tourer 218d	39.870	1.995	150	5,2	135	203	9,0	468
Active Tourer 220d Auto	46.280	1.995	190	5,4	140	214	7,6	468
Gran Tourer 216i	31.410	1.499	109	6,6	151	188	11,3	468
Gran Tourer 218i	35.380	1.499	140	6,7	155	205	9,2	468
Gran Tourer 216d	35.210	1.496	116	5,0	131	195	10,6	468
Gran Tourer 218d	40.680	1.995	150	5,3	147	208	8,9	468
Gran Tourer 220d Auto	47.690	1.995	190	5,6	155	227	7,6	468
Gran Coupé 218i Auto	36.500	1.499	140	6,1	140	215	8,7	430
Gran Coupé M235i xDrive Auto	61.000	1.998	306	7,6	172	250	4,9	430
Gran Coupé 216d Auto	39.000	1.496	116	4,6	120	200	10,3	430
Gran Coupé 218d Auto	43.000	1.995	150	-	120	-	-	430
Gran Coupé 220d Auto	47.000	1.995	190	5,0	131	235	7,5	430
Coupé 218i	37.140	1.499	136	7,2	163	210	8,8	390
Coupé M240i Auto	68.210	2.998	340	8,7	197	250	7,3	390
Coupé M240i xDrive Auto	73.670	2.998	340	9,3	211	250	4,4	390
Coupé M2 Competition	75.670	2.979	410	9,9	225	250	4,2	390
Coupé M2 CS	116.500	2.979	450	9,9	228	280	4,2	390
Coupé 218d Auto	44.430	1.995	150	5,3	140	210	8,3	390
Coupé 220d	46.180	1.995	190	5,5	145	230	7,2	390
Cabrio 218i	39.410	1.499	136	7,5	171	207	9,4	335
Cabrio M240i Auto	73.900	2.998	340	9,0	204	250	4,7	335
Cabrio M240i xDrive Auto	78.790	2.998	340	9,6	217	250	4,6	335
Cabrio 218d Auto	50.440	1.995	150	5,7	150	208	9,0	335
Cabrio 220d Auto	55.120	1.995	190	5,8	153	225	7,6	335
Série 3	Euro NCAP: ★★★★★							
320i Auto	45.180	1.998	184	6,3	143	240	7,1	480
330e Auto	53.500	1.998	252	1,3	30	230	6,0	480
M340i xDrive Auto	83.220	2.998	374	7,9	181	250	4,4	480
316d Auto 48V	44.000	1.995	122	4,8	118	-	-	480
318d Auto 48V	46.000	1.995	150	4,5	118	224	8,2	480
320d Auto 48V	48.920	1.995	190	4,6	122	240	6,8	480
330d Auto	67.200	2.993	265	5,8	150	250	5,5	480
M340d Auto 48V	79.630	2.993	340	6,2	155	250	4,6	480
Touring 320i Auto	46.660	1.998	184	6,5	152	230	7,5	500
Touring 330e Auto	55.000	1.998	292	1,4	31	230	5,9	410
Touring M340i xDrive Auto	84.30	2.998	374	8,0	186	250	4,5	500
Touring 316d Auto 48V	45.500	1.995	122	4,9	127	198	9,9	500
Touring 318d Auto 48V	47.500	1.995	150	4,9	127	210	8,7	500
Touring 320d Auto 48V	50.460	1.995	190	4,8	129	224	7,1	500
Touring 330d Auto	68.870	2.993	265	5,9	158	250	5,6	500
Touring M340d xDrive Auto 48V	80.870	2.993	340	6,4	160	250	4,8	500
Gran Turismo 320i Auto	51.780	1.998	184	7,7	176	230	8,1	520
Gran Turismo 330i Auto	57.800	1.998	252	8,3	180	250	6,1	520
Gran Turismo 340i Auto	71.200	2.998	326	8,8	195	250	5,1	520
Gran Turismo 318d Auto	52.360	1.995	150	5,9	157	210	9,4	520
Gran Turismo 320d Auto	56.210	1.995	190	5,8	163	230	7,9	520
Gran Turismo 330d Auto	80.110	2.993	258	6,7	178	250	5,7	520
Gran Turismo 335d xDrive Auto	85.970	2.993	313	7,1	186	250	4,9	520
Série 4	Euro NCAP: N.D.							
Coupé 420i Auto	59.050	1.998	184	6,3	179	236	7,3	445
Coupé 430i Auto	65.510	1.998	252	6,6	186	250	5,8	445
Coupé 440i Auto	83.420	2.998	326	8,5	197	250	5,0	445
Coupé 420d Auto	60.910	1.995	190	5,8	154	240	7,4	445
Coupé 430d Auto	88.120	2.993	258	6,8	179	250	5,5	445
Coupé 435d xDrive Auto	95.280	2.993	313	7,1	187	250	4,7	445
Gran Coupé 420i Auto	52.080	1.998	184	7,4	170	236	7,5	480
Gran Coupé 430i Auto	56.670	1.998	252	7,5	171	250	5,9	480
Gran Coupé 440i Auto	74.530	2.998	326	8,2	186	250	5,1	480
Gran Coupé 418d	51.190	1.995	150	5,5	146	213	9,1	480
Gran Coupé 420d Auto	54.930	1.995	190	5,7	149	240	7,6	480
Gran Coupé 430d Auto	80.690	2.993	258	6,7	175	250	5,6	480
Gran Coupé 435d xDrive Auto	88.050	2.993	313	7,0	184	250	4,8	480
Série 5	Euro NCAP: ★★★★★							
530e Auto	65.400	1.998	292	1,3	31	226	5,9	530
M5	150.000	4.395	600	11,0	251	250	3,4	530
520d Auto 48V	59.800	1.995	190	4,8	129	225	7,2	530
530d Auto 48V	72.900	2.993	286	5,1	135	250	5,6	530
540d xDrive Auto 48V	89.950	2.993	340	5,5	147	250	4,6	530
Touring 520d Auto 48V	62.600	1.995	190	4,7	134	230	7,6	570
Touring 530d Auto 48V	75.800	2.993	265	5,3	143	250	5,8	570
Touring 540d xDrive Auto	92.750	2.993	320	6,0	155	250	4,9	570
Série 6	Euro NCAP: N.D.							
Gran Turismo 620d Auto 48V	62.600	1.995	190	5,5	134	220	7,9	610
Gran Turismo 630d Auto 48V	75.800	2.993	286	5,7	143	250	6,1	610
Gran Turismo 630d xDrive Auto 48V	79.200	2.993	286	6,0	153	250	6,1	610
Gran Turismo 640 xDrive Auto 48V	92.750	2.993	340	6,2	155	250	5,3	610
Série 7	Euro NCAP: N.D.							
745e Auto	122.280	2.998	394	2,0	45	250	5,2	420
730d Auto 48V	123.000	2.993	286	5,6	147	250	6,1	515
740d xDrive Auto 48V	128.000	2.993	340	6,0	158	250	5,2	515
750d xDrive Auto	165.210	2.993	400	7,1	185	250	4,6	515
745Le xDrive Auto	124.580	2.998	394	2,3	53	250	5,3	420
750Li xDrive	174.150	4.395	530	10,6	251	250	4,1	515
M760Li xDrive	251.210	6.592	585	13,2	307	250	3,8	515
730Ld Auto 48V	126.000	2.993	265	5,7	148	250	6,2	515
740Ld xDrive Auto 48V	131.000	2.993	320	6,0	159	250	5,3	515
750Ld xDrive Auto	166.930	2.993	400	7,1	187	250	4,7	515
Série 8	Euro NCAP: N.D.							
Cabrio 840i Auto	129.180	2.998	340	8,2	186	250	5,3	350
Cabrio M850i xDrive Auto	165.920	4.395	530	11,4	261	250	3,9	350
Cabrio M8	219.630	4.395	600	11,1	255	250	3,4	350
Cabrio 840d xDrive Auto	146.550	2.993	320	6,8	177	250	5,2	350
Coupé 840i Auto	121.600	2.998	340	8,0	182	250	5,0	420
Coupé M850i xDrive Auto	157.790	4.395	530	11,2	257	250	3,7	420
Coupé M8	211.530	4.395	600	11,1	252	250	3,3	420
Coupé 840d xDrive Auto	138.520	2.993	320	6,6	173	250	4,9	420
Gran Coupé 840i Auto	118.200	2.998	340	8,1	185	250	5,2	440
Gran Coupé M850i xDrive Auto	155.050	4.395	530	11,5	262	250	3,9	440
Gran Coupé M8	208.630	4.395	600	11,1	255	250	3,9	440
Gran Coupé 840d xDrive Auto	135.660	2.993	320	6,8	178	250	5,1	440
Z4	Euro NCAP: N.D.							
sDrive20i	51.600	1.998	197	7,1	161	240	6,6	281
sDrive30i	57.000	1.998	258	7,3	1162	250	5,4	281
M40i	82.200	2.998	340	8,4	181	250	4,6	281
X1	Euro NCAP: ★★★★★							
sDrive18i	41.080	1.499	140	6,5	149	204	9,7	505
xDrive25e	49.350	1.499	220	1,7	39	193	6,9	450
sDrive16d	39.270	1.496	116	4,9	130	190	11,5	505
sDrive18d Auto	48.060	1.995	150	5,3	141	205	9,4	505
xDrive18d Auto	50.670	1.995	150	5,6	148	204	9,4	505
X2	Euro NCAP: ★★★★★							
sDrive18i	41.090	1.499	140	6,5	148	205	9,6	470
xDrive25e	51.500	1.499	220	1,7	38	195	6,8	410
M35i	67.850	1.998	306	7,9	184	250	4,9	470
sDrive16d	39.500	1.496	116	4,9	128	192	11,5	470
sDrive18d	46.470	1.995	150	5,0	133	207	9,3	470
xDrive18d	48.820	1.995	150	5,5	144	206	9,2	470
sDrive20d Auto	52.210	1.995	190	5,3	139	224	7,9	470
xDrive20d Auto	54.820	1.995	190	5,6	147	220	7,7	470
X3	Euro NCAP: ★★★★★							
xDrive20i Auto	62.850	1.998	184	7,7	176	210	8,3	550
xDrive30e	63.220	1.998	292	1,9	44	210	6,1	450
M	123.040	2.993	480	11,3	258	250	4,2	550
sDrive18d Auto 48V	56.000	1.995	150	5,4	143	200	9,4	550
xDrive20d Auto 48V	61.040	1.995	190	5,9	154	213	7,9	550
xDrive30d Auto 48V	73.000	2.993	286	6,9	161	240	5,8	550
M40d Auto 48V	81.000	2.993	340	7,1	173	250	4,9	550
X4	Euro NCAP: N.D.							
xDrive20i Auto	64.770	1.998	184	7,7	175	212	8,3	525
M	125.010	2.993	480	11,3	257	250	4,2	525
xDrive20d Auto 48V	63.050	1.995	190	5,8	153	212	7,9	525
xDrive30d Auto 48V	75.000	2.993	286	6,9	158	240	5,8	525

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO_2	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
M40d Auto 48V	83.000	2.993	340	7,1	171	250	4,9	525
X5	Euro NCAP: ★★★★★							
xDrive40i Auto	95.470	2.998	340	10,0	193	243	5,5	650
xDrive45e Auto	88.250	2.998	394	1,7	39	235	5,6	500
M50i Auto	142.660	4.395	530	12,1	238	250	4,3	650
M	191.000	4.395	600	12,7	288	250	3,9	650
xDrive25d Auto	88.140	1.995	231	7,0	185	222	7,5	650
xDrive30d Auto 48V	90.000	2.993	286	7,5	175	250	6,5	650
xDrive40d Auto 48V	106.500	2.993	340	-	188	250	-	650
M50d Auto	137.370	2.993	400	8,3	218	250	5,2	650
X6	Euro NCAP: N.D.							
xDrive40i Auto	103.700	2.998	340	9,9	225	250	5,5	570
M50i Auto	148.620	4.395	530	12,0	274	250	4,3	570
M	194.720	4.395	600	12,4	282	250	3,9	570
xDrive30d Auto 48V	98.000	2.993	286	7,5	172	230	7,0	570
xDrive40d Auto 48V	114.200	2.993	340	-	187	250	-	570
M50d Auto	147.570	2.993	400	8,2	218	250	5,2	570
X7	Euro NCAP: N.D.							
xDrive40i Auto	119.910	2.998	340	11,2	250	245	6,1	326
M50i Auto	165.520	4.395	530	12,5	285	250	4,7	326
xDrive40d Auto 48V	121.000	2.993	340	-	204	245	8,9	326
M50d Auto	154.200	2.993	400	8,9	235	250	5,4	326
CITROËN								
C3	Euro NCAP: ★★★★							
1.2 PureTech 83 Feel Pack	14.716	1.199	83	5,4	123	169	13,3	300
1.2 PureTech 83 Shine	15.172	1.199	83	5,5	123	169	13,3	300
1.2 PureTech 110 C-Series	16.072	1.199	110	5,5	124	198	9,4	300
1.2 PureTech 110 Shine EAT6	17.572	1.199	110	5,9	133	193	10,0	300
1.5 BlueHDi 100 Feel Pack	19.002	1.499	100	4,3	111	188	10,2	300
1.5 BlueHDi 100 C-Series	19.802	1.499	100	4,3	112	188	10,2	300
C3 Aircross	Euro NCAP: ★★★★★							
1.2 PureTech 110 Feel	19.307	1.199	110	5,8	132	183	10,1	410
1.2 PureTech 130 EAT6 C-Series	24.107	1.199	130	6,2	140	195	10,3	410
1.5 BlueHDi 110 Feel	21.817	1.499	110	4,6	121	184	10,8	410
1.5 BlueHDi 120 EAT8 C-Series	27.007	1.499	120	5,0	132	188	10,1	410
C4	Euro NCAP: N.D.							
1.2 Puretech 100 Feel	23.607	1.199	100	-	133	-	-	380
1.2 Puretech 130 Feel	24.908	1.199	130	5,3	120	200	8,9	380
1.2 Puretech 130 EAT8 Feel Pack	28.106	1.199	130	5,7	130	200	9,4	380
1.2 Puretech 155 EAT8 Shine Pack	33.107	1.199	155	6,2	141	208	8,5	380
1.5 BlueHDi 110 Feel	27.707	1.499	110	-	125	-	-	380
1.5 BlueHDi 130 Feel	30.508	1.499	130	4,5	118	206	9,5	380
100% électric 136 Auto Feel	37.607	-	136	-	0	150	9,4	380
C5 Aircross	Euro NCAP: ★★★★★							
1.2 PureTech 130 Live Pack	31.212	1.199	130	6,2	140	195	10,5	580
Hybrid 225 EAT8 Feel	43.417	1.598	225	1,4	31	225	8,9	460
1.5 BlueHDi 130 LivePack	34.907	1.499	130	4,9	129	189	10,4	580
1.5 BlueHDi 130 ETA8 Feel	36.682	1.499	130	5,2	136	189	10,6	580
C5 X	Euro NCAP: ★★★★★							
1.2 PureTech 130 EAT8 Feel	34.907	1.199	130	6,0	136	210	10,4	545
1.2 PureTech 130 EAT8 Feel Pack	37.357	1.199	130	6,0	135	210	10,4	545
1.6 PureTech 180 EAT8 Shine	44.207	1.598	180	6,5	147	230	8,1	545
Hybrid 225 EAT8 Shine	45.203	1.598	225	1,3	29	233	7,8	485
Grand C4 Space Tourer	Euro NCAP: ★★★★★							
1.2 PureTech 130 S&S C-Series	24.348	1.199	130	6,2	139	200	9,8	575
1.5 BlueHDi 130 S&S Feel	29.898	1.499	130	4,9	128	198	10,7	575
Berlingo	Euro NCAP: N.D.							
1.2 PureTech 110 Feel	17.625	1.119	110	6,4	145	170	11,5	597
1.2 PureTech 130 EAT8 Shine Pack	22.125	1.119	130	6,8	154	200	10,7	597
1.5 BlueHDi 100 Feel	22.075	1.499	100	5,1	135	172	12,3	597
1.5 BlueHDi 130 Shine Pack	25.225	1.499	130	5,3	138	185	10,3	597
CUPRA								
Leon	Euro NCAP: N.D.							
1.5 TSI 150 CV	38.871	1.498	150	6,0	134	214	8,7	380
1.5 eTSI 150 CV DSG	38.263	1.498	150	6,0	134	214	8,7	380
1.4 e-Hybrid 204 CV MID PHEV	46.259	1.395	204	1,1	26	220	7,5	270
1.4 e-Hybrid 245 CV VZ PHEV	46.781	1.395	245	1,3	29	225	6,7	270
2.0 TDI MID	39.245	1.968	150	-	119	212	9,1	380
SportsTourer 1.5 TSI MID	37.335	1.498	150	6,1	136	216	8,9	620
SportsTourer 1.5 TSI DSG MID	39.734	1.498	150	6,1	136	216	8,9	620
SportsTourer 1.4 e-Hybrid DSG MID	46.708	1.395	204	1,1	27	220	7,7	470
SportsTourer 1.4 e-Hybrid DSG VZ	48.119	1.395	245	1,4	29	225	7,0	470
SportsTourer 2.0 TDI MID	41.320	1.968	150	-	136	213	9,4	620
Formentor	Euro NCAP: N.D.							
1.5 TSI 150 CV	38.059	1.498	150	6,4	143	204	8,9	450
1.5 TSI 150 CV DSG	40.760	1.498	150	6,7	151	203	8,9	450
2.0 TSI DSG VZ	50.010	1.984	245	7,7	173	238	6,8	450
2.0 TSI DSG 4Drive VZ	55.795	1.984	310	8,2	192	250	4,9	420
2.5 TSI DSG 4Drive VZ5	84.484	2.480	390	10,1	230	250	4,2	420
1.4 E-Hybrid 204 CV DSG	46.921	1.395	204	1,4	27	205	7,8	345
1.4 E-Hybrid 245 CV DSG VZ	52.840	1.395	245	1,5	33	210	7,0	345
2.0 TDI	41.399	1.968	150	5,9	127	203	8,6	450
Ateca	Euro NCAP: N.D.							
2.0 TSI DSG 4Drive	66.375	1.984	300	8,7	202	247	4,9	485
DACIA								
Sandero	Euro NCAP: ★★★							
SCe 65 Essential	10.500	999	65	5,3	120	158	16,7	328
TCe 90 Comfort	14.200	999	90	5,3	119	178	11,7	328
TCe 90 CVT Comfort	15.500	999	90	5,8	131	175	11,9	328
TCe 100 Bi-Fuel Essential	12.700	999	100	7,0	108	183	11,6	328
Stepway TCe 90 Essential	14.050	999	90	5,6	127	172	12,0	328
Stepway TCe 90 CVT Comfort	16.600	999	90	6,2	140	163	14,2	328
Stepway TCe 100 Bi-Fuel	14.500	999	100	7,4	115	177	11,9	328
Jogger	Euro NCAP: N.D.							
TCe 110 Essential 5 lug.	15.400	999	110	5,7	128	185	10,5	708
TCe Eco-G 100 Bi-Fuel Essential 5 lug.	14.900	999	100	7,6	120	175	13,0	708
TCe 110 Essential 7 lug.	16.150	999	110	5,7	128	185	10,5	565

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO_2	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
TCe Eco-G 100 Bi-Fuel Essential 7 lug.	15.650	999	100	7,6	120	175	13,0	565
Hybrid 140 Extreme 7 Lug.	28.850	1.598	140	4,9	110	167	10,1	595
Duster	Euro NCAP: ★★★							
TCe 90 4x2 Essential	15.100	999	90	6,2	140	-	-	445
TCe 130 4x2 Comfort	19.200	1.333	130	6,1	140	193	10,6	445
Eco-G 100 Bi-Fuel 4x2 Comfort	17.550	999	100	6,9	126	168	13,8	445
TCe 150 EDC 4x2 Prestige	22.600	1.333	150	6,2	141	199	9,7	445
BluedCi 115 4x2 Comfort	21.300	1.461	115	4,8	126	183	10,2	445
BluedCi 115 4x4 Comfort	23.500	1.461	115	5,3	139	175	10,3	445
DS								
DS 3	Euro NCAP: N.D.							
PureTech 100	32.025	1.199	100	5,5	129	181	10,9	350
PureTech 130 EAT8	34.875	1.199	130	6,0	135	196	10,5	350
BlueHDi 130 EAT8	37.615	1.499	130	5,1	133	196	10,5	350
DS 4	Euro NCAP: N.D.							
1.2 PureTech 130 EAT8 Bastille +	30.980	1.199	130	6,0	137	210	-	430
1.6 PureTech 180 EAT8 Performance Line	36.980	1.598	180	6,5	148	230	8,0	430
1.2 PureTech 130 EAT8 Rivoli Cross	40.280	1.199	130	6,0	137	210	-	430
1.6 PureTech 225 EAT8 Rivoli Cross	45.880	1.598	225	6,6	149	235	7,9	430
1.5 BlueHDi 130 EAT8 Bastille +	34.780	1.499	130	4,8	127	203	10,9	430
PHEV E-Tense 225 Bastille +	38.900	1.598	225	1,3	29	233	7,7	390
DS 7	Euro NCAP: ★★★★★							
1.6 PureTech 180 EAT8 Perform. Line	44.542	1.598	180	7,0	174	220	8,9	555
1.6 PureTech 225 EAT8 Perform. Line	47.693	1.598	225	7,4	183	236	8,3	555
1.5 BlueHDi 130 Be Chic	42.313	1.499	130	5,5	140	194	10,8	555
1.5 BlueHDi 130 EAT8 Be Chic	43.408	1.499	130	5,4	137	195	10,7	555
2.0 BlueHDi 180 EAT8 Be Chic	58.548	1.997	180	6,6	173	218	9,4	555
E-Tense 4x4 1.6 Puretech 225 EAT8	53.800	1.598	300	1,4	31	220	6,5	555
DS 9	Euro NCAP: N.D.							
E-Tense 225 250	68.335	1.598	250	1,0	22	240	8,1	510
E-Tense 4x4 360	81.485	1.598	360	1,5	35	250	5,6	510
FERRARI								
F12 Berlinetta	Euro NCAP: N.D.							
F12 Berlinetta 6.3 V12	342.183	6.262	740	15	350	340	3,1	-
La Ferrari	Euro NCAP: N.D.							
6.3 V12	1.288.227	6.262	800	-	330	350	3,0	-
FIAT								
Panda	Euro NCAP: N.D.							
1.0 Hybrid	15.672	999	70	5,1	109	155	14,7	225
1.0 Hybrid City Cross	16.673	999	70	5,2	113	155	14,7	225
1.2 69cv GPL City Life	18.277	1.242	69	6,6	137	155	14,8	225
500	Euro NCAP: ★★★							
1.0 Hybrid Club	19.102	999	70	5,3	105	167	13,8	185
1.0 Hybrid Dolce Vita	19.852	999	70	5,3	106	167	13,8	185
500C	Euro NCAP: ★★★							
1.0 Hybrid Club	21.902	999	70	5,3	108	167	13,8	185
1.0 Hybrid Dolce Vita	22.652	999	70	5,2	109	167	13,8	185
500X	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 Turbo 120cv Club	23.060	999	120	6,6	142	188	10,9	350
1.5 MHEV 130 cv DCT Club	31.077	1.468	131	5,6	128	194	9,4	350
1.3 Multijet 95cv Club	26.910	1.248	95	5,1	121	172	12,9	350
1.0 Turbo 120cv Cross	23.960	999	120	6,7	142	188	10,9	350
1.5 MHEV 130 cv DCT Cross	31.977	1.468	131	5,6	128	194	9,4	350
1.3 Multijet 95cv Cross	27.810	1.248	95	5,1	130	172	12,9	350
Tipo	Euro NCAP: ★★★★							
1.0 GSE T3 100cv Tipo 5p	21.829	999	100	5,6	126	192	11,8	440
1.0 GSE T3 100cv Cross 5p	25.329	999	100	5,7	129	183	12,2	440
1.3 Multijet 95cv Tipo 5p	24.933	1.248	95	4,3	114	181	13,3	440
1.3 Multijet 95cv Cross 5p	28.434	1.248	95	4,4	117	178	13,7	440
1.6 Multijet 130cv City Life 5p	29.358	1.598	130	4,5	119	208	9,8	440
1.6 Multijet 130cv Cross 5p	31.110	1.598	130	4,6	121	200	10,5	440
1.5 GSE MHEV 130cv DCT City Life	32.846	1.469	130	5,1	116	207	8,8	440
1.5 GSE MHEV 130cv DCT Cross	34.596	1.469	130	5,1	119	207	8,8	440
SW 1.0 GSE 100cv Tipo	23.329	999	100	5,6	126	191	12,0	550
SW 1.3 Multijet 95cv Tipo	26.433	1.248	95	4,3	114	181	13,3	550
SW 1.6 Multijet 130cv City Life	30.858	1.598	130	4,6	120	207	10,1	550
SW 1.5 GSE MHEV 130cv DCT City Life	34.346	1.469	130	5,1	117	206	9,1	550
FORD								
Fiesta	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 T EcoBoost ST-Line 3p	18.535	998	100	4,7	108	183	10,6	290
1.0 T EcoBoost 125 ST Line 3p	19.297	998	125	4,3	108	196	9,4	290
1.5 T EcoBoost ST 3p	29.153	1.497	200	6,0	136	232	6,5	290
1.1 Ti-VCT 85 Business 5p	17.387	1.084	85	6,0	134	170	14,0	303
1.0 T EcoBoost ST-Line 5p	19.101	998	100	5,8	130	183	10,6	303
1.0 T EcoBoost 125 ST Line 5p	19.863	998	125	5,8	130	196	9,4	303
1.0 T EcoBoost 140 ST Line 5p	20.328	998	140	5,8	131	201	9,0	303
1.5 Ecoboost ST 5p	29.397	1.497	200	7,0	158	232	6,5	303
1.5 TDCI Business 5p	21.991	1.499	85	4,9	128	175	12,5	303
1.5 TDCI Vignale 5p	26.066	1.499	120	5,0	130	193	9,0	303
Active 1.0 EcoBoost 5p	18.438	998	85	6,1	137	170	12,3	311
Active 1.0 EcoBoost 5p	18.875	998	100	6,0	134	181	11,0	311
Active+ 1.0 EcoBoost 5p	21.372	998	125	6,0	135	191	10,4	311
Active+ 1.5 TDCi 5p	25.206	1.499	85	5,3	138	170	12,6	311
Ecosport	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 EcoBoost 100 Business Edition	21.479	998	100	6,5	145	-	-	334
1.0 EcoBoost 125 Titanium Plus	22.391	998	125	6,4	144	180	12,7	334
1.0 EcoBoost 140 ST Line Plus	24.862	998	140	6,5	147	188	11,8	334
1.5 TDCi Business Edition	26.146	1.499	100	5,4	132	160	14,0	334
Puma	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 EcoBoost Hybrid 125	23.410	999	125	5,4	124	191	9,8	401
1.0 EcoBoost Hybrid 155	24.346	999	155	5,5	126	205	9,0	401
Focus	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 EcoBoost 100 Business 5p	21.876	999	100	5,6	126	186	12,1	375
1.0 EcoBoost 125 Business 5p	22.924	999	125	5,7	128	200	10,0	375
ST 2.3 Ecoboost	41.728	2.261	280	7,9	179	250	5,7	375
1.5 TDCi Business 5p	26.901	1.500	120	4,5	118	196	10,0	375

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO_2	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
2.0 TDCi ST-Line 5p	34.050	1.996	150	4,9	129	210	8,5	375
SW 1.0 EcoBoost 100 Business	22.931	999	100	5,7	129	184	12,5	608
SW 1.0 EcoBoost 125 Business	23.955	999	125	5,8	130	198	10,3	608
SW 1.5 TDCi Business	27.979	1.500	120	4,7	121	194	10,3	608
SW 2.0 TDCi ST-Line 5p	35.208	1.996	150	5,1	131	208	8,7	608
Kuga	Euro NCAP: ★★★★★							
1.5 Ecoboost 120 4x2 ST-Line	33.368	1.498	120	8,3	184	180	12,5	456
1.5 Ecoboost 150 4x2 ST-Line	34.346	1.498	150	8,3	184	195	9,7	456
1.5 Ecoboost 176 4x4 Auto ST-Line	45.679	1.498	176	9,6	219	-	-	456
1.5 TDCi 120 4x2 Business	37.130	1.499	120	6,2	163	173	12,7	456
2.0 TDCi 150 4x2 ST-Line	54.437	1.997	150	7,3	192	194	10,1	456
2.0 TDCi 180 4x4 Powershift ST-Line	58.830	1.997	180	7,5	196	202	9,2	456
S-Max	Euro NCAP: ★★★★★							
2.0 TDCi 150 Titanium	42.791	1.997	150	6,1	160	198	10,8	630
2.0 TDCi 190 ST-Line	49.048	1.997	190	6,3	170	206	9,9	630
2.0 TDCi Bi-turbo 240 ST-Line	54.946	1.997	240	6,7	175	-	-	630
Mustang	Euro NCAP: N.D.							
Fastback 2.3 Ecoboost	55.455	2.261	290	9,0	206	233	5,8	408
Fastback GT 5.0 TI-VCT V8	90.768	4.951	450	12,4	270	249	4,6	408
Convertible 2.3 Ecoboost	60.362	2.261	290	9,1	212	233	6,0	332
Convertible GT 5.0 TI-VCT V8	95.307	4.951	450	12,8	275	249	4,8	332
Bullit Fastback GT 5.0 TI-VCT V8	96.204	4.951	459	12,4	270	263	4,6	408
Tourneo Connect	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 Ecoboost 100 Titanium	22.601	999	100	7,0	157	-	-	-
1.5 TDCi 100 Titanium	27.782	1.498	100	5,5	151	169	13,4	-
HONDA								
Jazz	Euro NCAP: ★★★★★							
1.5 i-MMD Híbrido CVT Executive	29.850	1.498	98	4,6	104	175	9,5	304
Crosstar1.5 i-MMD Híbrido CVT Executive	33.225	1.498	98	4,8	110	173	9,9	298
Civic	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 i-VTEC Turbo Comfort 5p	24.260	998	129	5,9	134	207	10,8	478
1.0 i-VTEC Turbo Elegance 5p	27.145	998	129	6,1	137	205	10,9	478
1.0 i-VTEC Turbo CVT Elegance 5p	28.500	998	129	6,5	147	200	10,7	478
1.5 i-VTEC Sport Plus 5p	34.250	1.498	182	6,1	139	220	8,3	478
2.0 i-VTEC Type R S 5p	52.190	1.996	320	8,5	193	270	5,8	420
HR-V	Euro NCAP: ★★★★							
1.5 HEV Elegance	33.160	1.498	131	5,4	122	170	10,6	319
1.5 HEV Advance	36.160	1.498	131	5,4	122	170	10,6	319
CR-V	Euro NCAP: ★★★★★							
1.5 i-VTEC 2WD Elegance	38.545	1.498	173	7,4	167	211	9,3	561
2.0 i-MMD 2WD CVT Elegance	46.360	1.993	184	6,9	156	180	8,8	497
HYUNDAI								
i10	Euro NCAP: ★★★★							
1.0 MPi Comfort	15.610	998	67	5,2	119	156	15,2	252
1.0 T-GDI N-Line	18.085	998	100	5,4	123	185	10,5	252
i20	Euro NCAP: ★★★★							
1.2 MPi Comfort	17.700	1.197	84	5,2	120	173	13,1	352
1.0 T-GDi Style	19.305	998	100	5,4	122	188	10,4	352
1.0 T-GDi DCT Style	20.900	998	100	5,2	125	185	11,4	352
N 1.6 T-GDi Performance Pack	33.000	1.591	204	7,0	158	230	6,2	352
i30	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TGDi Style 5p	23.500	998	120	6,0	137	196	11,2	395
1.0 TGDi N-Line 5p	26.500	998	120	6,0	137	196	11,2	395
1.0 TGDi DCT N-Line 5p	28.400	998	120	6,4	144	196	11,2	395
1.6 CRDi 48v Style 5p	30.357	1.598	136	5,3	138	200	11,2	395
1.6 CRDi 48v DCT N-Line 5p	35.606	1.598	136	5,1	134	200	11,2	395
N 2.0 T-GDI DCT Performance Pack 5p	50.400	1.998	280	8,4	191	250	5,4	395
1.0 TGDi N-Line 4p	26.500	998	120	5,3	121	196	11,4	450
N 2.0 T-GDI DCT Performance Pack 4p	50.400	1.998	280	8,4	191	250	5,4	436
SW 1.0 TGDi Style 5p	24.500	998	120	6,2	141	196	11,4	602
SW 1.0 TGDi N-Line 5p	27.500	998	120	6,2	141	196	11,4	602
SW 1.0 TGDi DCT N-Line 5p	29.400	998	120	6,4	144	196	11,4	602
SW 1.6 CRDi 48v Style 5p	33.296	1.598	136	5,2	138	200	10,4	602
SW 1.6 CRDi 48v N-Line 5p	35.793	1.598	136	5,2	138	200	10,4	602
SW 1.6 CRDi 48v DCT N-Line 5p	37.577	1.598	136	5,1	134	200	10,4	602
Ioniq	Euro NCAP: ★★★★★							
HEV 1.6 GDi 6DCT	31.900	1.580	141	4,5	102	185	10,8	456
PHEV 1.6 GDi 6DCT	39.175	1.580	141	1,1	26	178	10,6	341
Bayon	Euro NCAP: N.D.							
1.0 T-GDi Premium	20.950	998	100	5,4	122	183	10,7	411
1.0 T-GDi DCT Premium	22.550	998	100	5,3	122	180	11,7	411
Kauai	Euro NCAP: ★★★★							
1.0 T-GDi Premium	22.500	998	120	5,4	120	181	12,0	361
1.0 T-GDi N Line	24.400	998	120	5,4	120	181	12,0	361
HEV 1.6 GDi Premium	29.475	1.580	141	4,9	112	161	11,0	374
N 2.0 T-GDI Performance Pack	47.800	1.998	280	8,5	194	240	5,5	361
1.6 CRDi 48V N Line	31.475	1.598	136	4,3	112	190	10,3	361
Tucson	Euro NCAP: ★★★★★							
1.6 TGDi Premium	32.550	1.598	150	6,7	151	189	10,3	620
1.6 CRDi 115 CV Premium	37.250	1.598	115	5,2	135	175	12,1	598
1.6 CRDi 48V 136 CV DCT Premium	39.600	1.598	136	4,9	129	180	11,4	546
HEV 1.6 TGDI AT Premium	40.500	1.598	230	5,6	127	193	8,0	616
PHEV 1.6 TGDI AT Premium	45.700	1.598	265	1,4	31	190	8,6	558
Santa Fe	Euro NCAP: ★★★★★							
2.2d 8DCT Vanguard	59.950	2.151	202	6,3	165	205	9,0	571
1.6 HEV Vanguard	60.475	1.598	230	6,7	153	187	8,9	571
1.6 PHEV Vanguard	65.900	1.598	265	1,6	37	187	8,8	571
JAGUAR								
XE	Euro NCAP: ★★★★							
2.0 i4 200 Auto RWD Pure	48.245	1.997	200	7,2	162	230	7,6	455
2.0 i4 250 Auto RWD Pure	50.973	1.997	250	7,2	162	250	6,5	455
2.0 D i4 163 RWD Pure	48.118	1.999	163	4,8	124	227	9,4	455
2.0 D i4 180 RWD Pure	50.072	1.999	180	4,9	134	231	8,3	455
2.0 D i4 240 Auto AWD Pure	64.215	1.999	240	5,8	156	250	6,5	455
XF	Euro NCAP: ★★★★							
2.0 i4 250 Auto RWD Pure	60.840	1.997	250	7,4	166	244	6,7	540
2.0 D i4 163 RWD Pure	54.083	1.999	163	4,9	129	229	9,8	540

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO_2	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
2.0 D i4 180 RWD Pure	55.841	1.999	180	5,1	131	230	9,2	540
2.0 D i4 240 Auto AWD Pure	70.454	1.999	240	5,9	155	246	6,9	540
3.0 D TDV6 300 Auto RWD Prestige	87.150	1.999	300	6,0	157	250	6,4	540
Sportbrake 2.0 i4 250 Auto RWD Pure	63.653	1.997	250	7,6	170	241	6,9	565
Sportbrake 2.0 D i4 163 RWD Pure	58.043	1.999	163	5,2	139	219	10,0	565
Sportbrake 2.0 D i4 180 Auto RWD Pure	63.494	1.999	180	5,4	143	221	8,5	565
Sbrake 2.0 D i4 240 Auto AWD Prestige	77.231	1.999	240	6,1	160	241	7,0	565
Sportbrake 3.0 D TDV6 Auto RWD Sport	99.423	1.999	300	6,1	164	250	6,6	565
F-Type	**Euro NCAP: N.D.**							
Convertible 2.0 I4 300 Auto RWD	79.326	1.997	300	7,9	179	250	5,7	207
Convertible 3.0 V6 340 RWD	106.474	2.995	340	10,7	234	260	5,7	207
Convertible 5.0 V8 550 Auto AWD R	174.075	5.000	550	11,1	249	300	4,1	207
Convertible 5.0 V8 575 Auto AWD SVR	198.041	5.000	575	11,3	249	322	3,7	207
Coupé 2.0 I4 300 Auto RWD	72.129	1.997	300	7,9	179	250	5,7	310
Coupé 3.0 V6 340 RWD	99.226	2.995	340	10,7	234	260	5,7	310
Coupé 5.0 V8 550 Auto AWD R	166.872	5.000	550	11,1	249	300	4,1	310
Coupé 5.0 V8 575 Auto AWD SVR	190.792	5.000	575	11,3	249	314	3,7	310
XJ	**Euro NCAP: N.D.**							
3.0 V6 Diesel SWB Luxury	118.186	2.993	300	7,0	184	250	6,2	520
3.0 V6 Diesel LWB Portfolio	133.229	2.993	300	7,0	185	250	6,2	520
E-PACE	**Euro NCAP: N.D.**							
2.0 i4 200 Auto ADW Standard	52.471	1.998	200	8,2	182	216	8,2	577
2.0 i4 249 Auto ADW Standard	55.860	1.998	249	8,2	185	230	7,1	577
2.0 i4 300 Auto ADW S	68.727	1.998	300	8,5	199	243	6,5	577
2.0 D i4 150 FDW Standard	49.311	1.999	150	5,3	143	199	10,1	577
2.0 D i4 180 AWD Standard	55.407	1.999	180	5,8	149	207	9,9	577
2.0 D i4 240 AWD S	79.977	1.999	180	6,9	175	224	7,4	577
F-PACE	**Euro NCAP: N.D.**							
2.0 i4 250 Auto AWD Pure	65.967	1.997	250	8,3	179	217	7,0	650
2.0 i4 300 Auto AWD Pure	70.109	1.997	300	8,1	182	233	6,1	650
5.0 V8 550 Auto AWD SVR	154.589	5.000	550	11,9	272	283	4,3	650
2.0 D i4 163 RWD Pure	60.074	1.999	163	5,6	145	195	10,2	650
2.0 D i4 180 Auto RWD Pure	64.813	1.999	180	5,7	152	208	8,6	650
2.0 D i4 240 Auto AWD Pure	77.418	1.999	240	6,5	163	217	7,2	650
3.0 D V6 TD 300 Auto AWD Pure	88.871	1.999	300	6,5	170	241	6,4	650
JEEP								
Renegade	**Euro NCAP: N.D.**							
1.5 e-Hybrid 48V 130cv DCT Longitude	32.038	1.468	130	5,6	126	188	9,5	351
4Xe Plug-in Hybrid Limited	41.600	1.332	190	1,7	39	182	7,5	330
Compass	**Euro NCAP: N.D.**							
1.5 e-Hybrid 48V 130cv DCT Longitude	37.600	1.468	130	5,7	128	193	10,0	424
4Xe Plug-in Hybrid Night Eagle	46.900	1.332	190	1,9	43	183	7,9	420
Grand Cherokee	**Euro NCAP: N.D.**							
2.0 Plug in Hybrid 4Xe Summit Reserve	103.500	1.995	380	2,6	60	210	6,3	533
Wrangler	**Euro NCAP: N.D.**							
2.0 Plug in Hybrid 380cv 4Xe Sahara	83.400	1.995	380	3,5	79	177	6,4	533
Gladiator	**Euro NCAP: N.D.**							
3.0 V6 CRD Turbodiesel 4x4 AT8 Sport	71.950	2.987	264	9,5	249	177	8,6	-
KIA								
Picanto	**Euro NCAP: ★★★★**							
1.0 CVVT Urban 5p	15.250	998	67	5,2	117	158	14,8	255
1.0 T-GDI GT Line 5p	18.400	998	100	5,3	120	180	10,3	255
1.0 CVVT 5AMT Urban 5p	16.250	998	67	5,3	120	1159	17,2	255
Rio	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.2 CVVT ISG Dynamic 5p	18.650	1.197	84	5,8	131	173	13,1	325
1.0 T-GDi ISG Wabe 5p	20.450	998	100	5,3	121	188	10,4	325
1.0 T-GDi ISG 7DCT Drive 5p	22.700	998	100	5,4	123	185	11,4	325
Stonic	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.2 CVVT ISG Dynamic	20.975	1.197	84	5,8	130	165	13,5	332
1.0 T-GDi ISG Wave	23.025	998	100	5,5	125	183	10,7	332
1.0 T-GDi ISG MHEV GT-Line	26.475	998	120	5,6	127	185	10,4	332
1.0 T-GDi ISG MHEV 7DCT GT-Line	28.475	998	120	5,7	129	185	10,4	332
Ceed	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.0 T-GDi Sport 5p	25.650	998	120	5,6	126	190	11,2	395
SW 1.0 T-GDi Sport	26.650	998	120	5,7	128	190	11,4	625
SW 1.6 CRDi ISG MHEV Drive	32.350	1.598	136	4,5	122	200	10,4	512
SW 1.6 GDi PHEV Drive	40.200	1.580	141	1,3	29	171	10,8	437
XCeed	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.0 T-GDi Drive	27.500	998	120	6,4	136	186	11,3	426
1.0 T-GDi Tech	30.000	998	120	6,4	137	186	11,3	426
1.6 GDI 6DCT PVEV Drive	41.500	1.580	141	1,4	32	188	11,0	291
Niro	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.6 GDi 6DCT HEV Drive	34.200	1.580	141	4,8	119	164	11,5	344
1.6 GDi 6DCT PHEV Drive	41.500	1.580	141	1,3	32	172	10,8	324
Sportage	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.6 T-GDi ISG Drive	34.650	1.598	150	6,8	154	189	10,3	591
1.6 T-GDi HEV Tech	43.500	1.598	230	5,7	129	193	8,0	587
1.6 T-GDi PHEV 4WD Tech	47.500	1.598	265	1,1	25	191	8,2	540
1.6 CRDi ISG Tch Urban	41.200	1.598	115	-	146	175	12,1	571
Sorento	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.6 T.GDi 6AT HEV 7L Concept	59.450	1.598	230	6,7	153	193	8,6	813
1.6 T.GDi 6AT PHEV 4WD 7L Concept	69.950	1.598	265	1,6	38	193	8,7	809
2.2 CRDI ISG 8DCT 7L Concept	63.450	2.151	202	6,4	169	205	9,0	821
LAMBORGHINI								
Urus	**Euro NCAP: N.D.**							
V8 650cv	272.915	6.000	650	12,3	279	305	3,6	616
Huracán	**Euro NCAP: N.D.**							
Perfomante Coupé	292.103	5.204	639	13,7	314	325	2,9	100
Perfomante Spyder	283.584	5.204	639	14,0	320	325	3,1	100
EVO	298.085	5.204	639	-	314	325	2,9	100
EVO Spyder	323.225	5.204	639	-	314	325	3,1	100
Aventador	**Euro NCAP: N.D.**							
S Roadster	509.529	6.498	740	16,9	394	350	3,0	140
LAND ROVER								
Defender 110	**Euro NCAP: N.D.**							
P300	89.187		300	11,5	262	191	8,1	857

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO_2	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
P400	90.558	2.996	400	11,3	256	191	6,1	857
D200	95.555	1.999	200	8,9	234	175	10,3	857
D240	99.882	1.999	240	9,0	236	188	9,1	857
Discovery	**Euro NCAP: ★★★★**							
2.0 TD4 180 Pure S	71.212	1.999	180	-	163	-	-	-
3.0D TD6 258 SE	94.283	2.993	258	-	189	-	-	-
Discovery Sport	**Euro NCAP: ★★★★**							
2.0 eD4 150 4x2 Pure	44.162	1.999	150	4,7	123	180	10,6	980
2.0 TD4 150 4x4 Pure	48.903	1.999	150	5,1	134	180	11,7	980
2.0 TD4 180 4x4 S	51.201	1.999	180	5,1	134	188	9,9	980
Range Rover Evoque	**Euro NCAP: ★★★★★**							
2.0 P200 AWD Auto	53.812	1.999	200	7,6	173	216	8,5	472
2.0 P250 AWD Auto	58.243	1.999	250	7,7	176	230	7,5	472
2.0 P300 AWD Auto	63.218	1.999	300	8,2	185	242	6,6	472
2.0 D150 FWD	55.096	1.999	150	5,4	142	201	10,5	472
2.0 D150 AWD Auto	55.834	1.999	150	5,4	142	196	11,2	472
2.0 D180 4WD Auto	58.393	1.999	180	5,6	145	205	9,3	472
2.0 D240 4WD Auto	62.842	1.999	240	6,2	163	225	7,7	472
PHEV 300e	70.679	1.498	309	1,4	32	213	6,4	472
Range Rover	**Euro NCAP: ★★★★★**							
2.0 SI4 PHEV	126.668	1.997	404	2,8	64	220	6,8	802
3.0 TDV6 HSE	132.175	2.993	258	6,2	182	210	7,9	910
4.4 SDV8 Vogue	170.073	4.367	339	8,4	219	218	6,9	910
5.0 V8 Supercharged Vogue	182.286	5.000	525	-	294	-	-	-
Range Rover Sport	**Euro NCAP: ★★★★**							
2.0 SD4 S	86.598	1.999	240	6,2	172	209	8,3	-
3.0 TDV6 S	100.284	2.993	258	6,9	182	209	7,6	-
3.0 SDV6 SE	110.493	2.993	306	7,0	185	210	7,2	-
3.0 SDV6 HSE	116.608	2.993	306	6,2	185	225	6,7	-
4.4 SDV8 HSE	146.153	4.367	339	8,4	219	225	6,9	-
5.0 V8 SC HSE Dynamic	155.557	5.000	525	12,8	294	225	5,3	-
SVR 5.0 V8 SC	191.528	5.000	575	12,8	294	260	4,7	-
Range Rover Velar	**Euro NCAP: ★★★★**							
2.0 D 180 4WD Standard	71.204	1.999	180	-	142	-	-	-
3.0 D 300 4WD Standard	93.644	2.993	300	-	167	-	-	-
LEXUS								
ES	**Euro NCAP: ★★★★★**							
300h Business	59.000	2.487	218	5,3	120	180	89	454
LS	**Euro NCAP: N.D.**							
500h	132.500	3.456	359	7,0	158	250	5,5	400
RC	**Euro NCAP: ★★★★★**							
300h Executive	53.500	2.494	223	6,2	141	190	8,6	340
LC	**Euro NCAP: N.D.**							
500h Luxury	120.140	3.456	359	6,6	150	250	5,0	172
500 Luxury	157.700	4.969	477	11,5	263	250	4,7	172
LBX	**Euro NCAP: N.D.**							
1.5	34.950	1.490	136	4,7	107	170	9,2	332
1.5 Elegant	38.500	1.490	136	4,7	107	170	9,2	332
1.5 Emotion	41.500	1.490	136	4,7	107	170	9,2	332
UX	**Euro NCAP: ★★★★★**							
250h FWD Business	42.500	1.987	184	5,3	120	177	8,5	320
250h FWD Executive	45.500	1.987	184	5,3	121	177	8,5	320
250h AWD F-Sport	51.400	1.987	184	5,8	135	177	8,7	283
NX	**Euro NCAP: N.D.**							
300h FWD Business	53.500	2.494	155	6,8	155	180	9,2	475
300h AWD F Sport	66.500	2.494	155	7,3	165	180	9,3	475
RX	**Euro NCAP: N.D.**							
450h Business	83.500	3.456	262	7,6	173	200	7,7	539
450h L Executive	99.000	3.456	262	8,0	183	200	8,0	539
MASERATI								
Grecale	**Euro NCAP: N.D.**							
GT	105.037	1.995	300	8,8	208	240	5,6	535
Modena	116.300	1.995	330	9,0	210	240	5,3	535
Trofeu	174.742	2.992	530	11,2	254	285	3,8	570
Ghibli	**Euro NCAP: N.D.**							
GT "Ultima" MHEV	131.832	1.995	330	8,3	216	255	5,7	500
Modena "Ultima" V6 AWD	202.591	2.979	430	12,1	283	286	4,7	500
Levante	**Euro NCAP: N.D.**							
GT MHEV	150.684	1.995	330	10,2	252	240	6,0	580
Modena S	212.150	2.979	430	12,6	299	264	5,2	580
Ultima	301.129	3.799	580	15,9	363	302	4,1	580
Quattroporte	**Euro NCAP: N.D.**							
Modena S AWD	232.098	2.979	430	11,4	285	288	4,8	530
MC 20	**Euro NCAP: N.D.**							
Coupé	306.929	2.992	630	11,5	262	325	2,9	150
Cielo	355.108	2.992	630	11,2	265	320	3,0	150
GranTurismo	**Euro NCAP: N.D.**							
Modena Coupe AWD	224.171	2.992	490	10,2	230	302	3,9	310
Trofeu Coupe AWD	272.779	2.992	550	10,2	230	320	3,5	310
MAZDA								
2	**Euro NCAP: ★★★★**							
1.5 SKYACTIV G 75 cv Centre-Line	20.994	1.496	75	4,8	109	171	11,3	255
1.5 SKYACTIV G 90 cv Centre-Line	22.964	1.496	90	4,7	107	183	9,8	255
1.5 SKYACTIV G 115 Exclusive-Line Navi	28.429	1.496	115	5,0	113	200	9,1	255
2 Hybrid	**Euro NCAP: ★★★★★**							
Hybrid 1.5 e-CVT Pure	26.722	1.490	116	3,8	87	175	9,7	286
Hybrid 1.5 e-CVT Agile	27.822	1.490	116	3,8	87	175	9,7	286
Hybrid 1.5 e-CVT Select	31.622	1.490	116	4,0	92	175	9,7	286
3	**Euro NCAP: ★★★★★**							
HB 2.0 e-SKYACTIV-G 122cv Prime-Line	33.558	1.998	122	6,1	124	197	10,8	385
HB 2.0 e-SKYACTIV-G 150cv Prime-Line	34.657	1.998	150	6,1	125	204	9,5	358
HB 2.0 e-SKYACTIV-G 186cv Prime-Line	36.457	1.998	184	5,3	118	216	8,0	358
SN 2.0 e-SKYACTIV-G 122cv Prime-Line	33.558	1.998	122	5,3	120	202	10,4	450
SD 2.0 e-SKYACTIV-G 150cv Prime-Line	34.657	1.998	150	5,3	121	211	9,1	450
SN 2.0 e-SKYACTIV-G 186cv Prime-Line	36.456	1.998	184	5,1	114	216	8,1	450
MX-5	**Euro NCAP: ★★★★**							
1.5 SKYACTIV-G 132 cv Prime-Line	33.614	1.496	132	6,0	142	204	8,3	130

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO_2	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
2.0 SKYACTIV-G 184 cv Exclusive Line	48.417	1.998	184	6,6	155	214	7,3	130
RF 1.5 SKYACTIV-G 132 cv Prime-Line	36.093	1.496	132	6,1	142	203	8,6	127
RF 2.0 SKYACTIV-G 184 cv Exclusive Line	50.941	1.998	184	6,6	155	215	7,5	127
MX-30	**Euro NCAP: ★★★★★**							
e-SKYACTIV R-EV 170 cv AT Prime-Line	40.973	1.660	170	1,0	21	140	9,1	350
e-SKYACTIV R-EV 170 cv AT Exclusive-Line	41.923	1.660	170	1,0	21	140	9,1	350
CX-30	**Euro NCAP: ★★★★★**							
2.0 e-SKYACTIV-G 122 Prime-Line	34.910	1.998	122	5,9	134	186	10,6	430
2.0 e-SKYACTIV-G 122 AT Prime-Line	36.814	1.998	122	6,4	143	186	11,2	430
2.0 e-SKYACTIV-G 150 Prime-Line	35.410	1.998	150	5,9	134	198	8,8	430
2.0 e-SKYACTIV-G 150 AT Prime-Line	37.914	1.998	150	6,3	143	194	10,0	430
2.0 e-SKYACTIV-G 184 Prime-Line	39.908	1.998	184	5,6	127	204	8,3	430
2.0 e-SKYACTIV-G 184 AT Prime-Line	41.412	1.998	184	6,1	137	204	8,3	430
CX-5	**Euro NCAP: ★★★★★**							
2.0 e-SKYACTIV-G 165 cv Prime-Line	36.664	1.998	165	6,5	146	201	10,7	522
2.2 SKYACTIV D 150 cv Centre-Line	48.226	2.191	150	5,6	147	204	9,9	522
2.2 SKYACTIV D 184 cv AT Exclusive-Line	53.807	2.191	184	6,1	160	210	9,3	522
CX-60	**Euro NCAP: ★★★★★**							
2.5 e-Skyactiv PHEV 8AT AWD Prime-Line	57.295	2.488	327	1,5	33	200	5,8	570
2.5 e-Skyactiv PHEV 8AT AWD Excl.-Line	58.895	2.488	327	1,5	33	200	5,8	570
3.3 e-Skyactiv D 8AT Prime-Line	70.342	3.283	200	5,0	128	212	8,4	570
3.3 e-Skyactiv D 8AT Exclusive-Line	71.942	3.283	200	5,0	128	212	8,4	570
3.3 e-Skyactiv D 8AT AWD Exclusive Line	75.703	3.283	254	5,2	137	219	7,4	570
MERCEDES-BENZ								
Classe A	**Euro NCAP: ★★★★★**							
A 160	28.100	1.332	109	5,5	136	200	10,9	370
A 200	31.800	1.332	163	6,0	136	225	8,2	370
A 200 Auto	34.064	1.332	163	5,8	137	225	8,2	370
A 250 e	42.950	1.332	218	1,0	22	240	6,7	310
AMG A 35 4Matic	63.550	1.991	306	7,9	189	250	4,7	370
AMG A 45 S 4Matic+	83.850	1.991	421	8,5	203	270	3,9	370
A 180 d	31.400	1.950	116	4,6	116	202	10,5	370
A 200 d Auto	40.968	1.950	150	4,8	128	220	8,1	370
Limousine A 200	33.300	1.332	163	5,9	134	230	8,3	420
Limousine A 200 Auto	35.564	1.332	163	5,9	136	230	8,1	420
Limousine A 250 e	44.400	1.332	218	1,0	22	240	6,7	345
Limousine AMG A 35 4Matic	67.750	1.991	306	7,7	173	250	4,8	420
Limousine A 180 d	33.000	1.950	116	4,7	125	206	9,7	420
Limousine A 200 d	39.950	1.950	116	4,7	124	227	8,2	420
Classe B	**Euro NCAP: ★★★★★**							
B 160	31.800	1.332	109	6,1	137	198	11,3	445
B 200	36.200	1.332	163	6,1	137	225	8,5	445
B 250 e	45.150	1.332	218	1,0	24	225	6,8	445
B 180 d	33.800	1.950	116	4,9	130	200	10,4	445
B 200 d	41.750	1.950	150	4,9	129	219	8,9	445
CLA	**Euro NCAP: N.D.**							
Coupé 200	40.150	1.332	163	5,9	133	229	8,5	460
Coupé 200 Auto	42.414	1.332	163	6,0	135	229	8,2	460
Coupé 250 e Auto	51.500	1.332	218	1,0	22	240	6,8	395
Coupé AMG 35 4Matic	65.000	1.991	306	7,7	173	250	4,9	460
Coupé AMG 45 S 4Matic+	85.100	1.991	421	8,4	191	270	4,0	460
Coupé 180 d Auto	39.700	1.950	116	5,0	130	205	10,7	460
Coupé 200 d Auto	45.950	1.950	150	4,8	127	226	8,3	460
Coupé 220 d Auto	50.300	1.950	190	4,9	129	224	7,1	460
Shooting Break 200	41.150	1.332	163	6,0	136	226	8,7	505
Shooting Break 250 e Auto	52.550	1.332	218	1,0	24	235	6,9	440
Shooting Break AMG 35 4Matic	65.750	1.991	306	7,9	189	250	4,9	505
Shooting Break AMG 45 S 4Matic+	87.650	1.991	421	8,9	203	270	4,0	505
Shooting Break 180 d	40.600	1.950	116	5,1	133	203	9,9	505
Shooting Break 200 d Auto	46.950	1.950	150	5,0	130	221	8,4	505
Shooting Break 220 d Auto	51.400	1.950	190	5,1	133	237	7,2	505
GLA	**Euro NCAP: ★★★★★**							
200 Auto	42.600	1.332	163	6,7	152	210	8,7	435
250 e Auto	53.950	1.332	218	1,4	31	220	7,1	385
AMG 35 4Matic	64.000	1.991	306	8,3	198	250	5,2	435
AMG 45 S 4Matic+	82.800	1.991	421	9,5	215	250	4,3	435
180 d Auto	42.650	1.950	116	5,4	141	190	10,8	435
200 d Auto	49.250	1.950	150	5,4	141	208	8,6	435
220 d Auto	55.850	1.950	190	5,6	148	222	7,4	435
GLB	**Euro NCAP: ★★★★★**							
200 Auto	44.600	1.332	163	7,0	160	207	9,1	560
AMG 35 4Matic	71.700	1.991	306	8,9	202	250	5,3	560
180 d Auto	44.000	1.950	116	5,5	145	188	11,3	560
200 d Auto	50.900	1.950	150	5,5	145	204	9,0	560
220 d Auto 4Matic	58.600	1.950	190	5,8	153	217	7,6	560
Classe C	**Euro NCAP: ★★★★★**							
Limousine 200	48.750	1.496	204	6,2	144	246	7,3	455
Limousine 300 e	57.500	1.999	313	0,5	13	245	6,1	315
Limousine 200 d	53.400	1.993	163	4,5	118	230	7,7	455
Limousine 220 d	54.450	1.993	200	5,0	118	245	7,3	455
Limousine 300 d	60.300	1.993	265	5,0	133	250	5,7	455
Station 200	50.550	1.496	204	6,6	150	240	7,5	490
Station 300 e	59.050	1.999	313	0,6	14	240	6,2	360
Station 200 d	55.250	1.993	163	4,7	124	226	7,8	490
Station 220 d	56.350	1.993	200	4,7	123	242	7,4	490
Station 300 d	62.100	1.993	265	5,2	136	250	5,8	490
Station 220 d 4Matic All-Terrain	62.700	1.993	200	5,0	131	231	7,8	490
Coupé 200	53.850	1.497	184	7,1	160	239	7,9	380
Coupé 300	64.500	1.991	258	7,2	163	250	6,1	380
Coupé 400 4Matic	89.200	2.996	333	-	198	250	-	380
Coupé AMG 43 4Matic	87.950	2.996	390	9,6	219	250	4,7	400
Coupé AMG 63	118.450	3.982	476	10,7	244	250	4,0	355
Coupé AMG 63 S	126.900	3.982	510	10,8	246	290	3,9	355
Coupé 220 d	57.000	1.950	194	5,1	133	240	7,0	380
Coupé 300 d	61.750	1.950	245	5,5	144	250	6,0	380
Cabrio 200	62.000	1.497	184	7,5	170	235	8,5	360
Cabrio 300	73.400	1.991	258	7,6	174	250	6,3	360
Cabrio 400 4Matic	97.250	2.996	333	9,0	205	250	5,3	360
Cabrio AMG 43 4Matic	97.750	2.996	390	10,0	228	250	4,8	360

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO_2	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
Cabrio AMG 63	129.900	3.982	476	11,1	254	250	4,2	360
Cabrio AMG 63 S	138.700	3.982	510	11,2	255	280	4,1	360
Cabrio 220 d	65.850	1.950	194	5,4	141	233	7,5	360
Cabrio 300 d	69.950	1.950	245	5,8	153	250	6,3	360
Classe E	**Euro NCAP: ★★★★★**							
E 300 e Auto	69.750	1.991	320	1,5	34	250	5,8	370
E AMG 53 Auto 4Matic+	110.750	2.999	435	9,3	212	250	4,5	540
E AMG 63 S Auto 4Matic+	175.850	3.982	612	12,1	275	300	3,4	540
E 220 d Auto	62.300	1.993	200	4,8	127	238	7,4	540
E 300 de Auto	71.750	1.950	306	1,2	32	240	5,9	370
Station E 300 e Auto	72.850	1.991	320	1,7	38	250	5,9	480
Station E AMG 53 Auto 4Matic+	114.100	2.999	435	9,5	215	250	4,6	640
Station E AMG 63 S Auto 4Matic+	178.450	3.982	612	12,3	280	270	3,5	640
Station E 220 d Auto	65.350	1.993	200	5,1	133	235	7,8	640
Station E 300 de Auto	74.800	1.950	306	1,4	36	250	6,0	480
Coupé E 200 Auto	64.650	1.991	197	7,2	163	240	7,5	425
Coupé E AMG 53 Auto 4Matic+	113.150	2.999	435	9,3	207	250	4,4	425
Coupé E 220 d Auto	65.000	1.950	194	5,3	136	242	7,6	425
Coupé E 300 d 4Matic Auto	81.300	1.950	265	5,9	154	250	6,4	425
Cabrio E 200 Auto	71.950	1.991	197	7,5	171	234	7,8	385
Cabrio E AMG 53 Auto 4Matic+	120.000	2.999	435	9,5	212	250	4,5	385
Cabrio E 220 d Auto	74.700	1.950	194	5,6	154	237	7,8	385
Cabrio E 300 d 4Matic Auto	90.700	1.993	265	6,1	159	250	6,6	385
Classe S	**Euro NCAP: N.D.**							
S 500 4Matic	148.400	2.999	435	8,2	185	250	4,9	550
S 580 e	143.850	2.999	367	0,6	15	250	5,2	350
S 400 d 4Matic	138.100	2.925	330	6,4	177	250	5,4	550
S 500 4Matic Longo	150.050	2.999	435	8,2	186	250	4,9	550
S 580 e Longo	145.500	2.999	367	0,6	15	250	5,2	350
S 400 d 4Matic Longo	140.100	2.925	330	6,8	177	250	5,4	550
Maybach S 580 4Matic	223.150	3.982	503	10,4	238	250	4,8	505
Maybach S 680 4Matic	309.200	5.980	612	13,5	306	250	4,5	505
Classe GLC	**Euro NCAP: N.D.**							
300 e Auto	69.800	1.991	210	2,2	50	230	5,7	395
AMG 43 Auto 4Matic	100.200	2.996	390	10,6	243	250	4,9	550
AMG 63 S Auto 4Matic	145.050	3.982	510	12,9	293	250	3,8	550
200 d Auto	62.100	1.950	163	5,9	154	207	8,7	550
220 d Auto 4Matic	67.550	1.950	194	5,9	155	217	7,9	550
300 de Auto	72.150	1.950	194	1,7	46	230	6,2	395
Coupé 300 e Auto	67.400	1.991	210	2,2	49	230	5,7	350
Coupé AMG 43 Auto 4Matic	102.100	2.996	390	10,6	241	250	4,9	500
Coupé AMG 63 S Auto 4Matic	147.500	3.982	510	12,9	289	250	3,8	500
Coupé 220 d Auto 4Matic	69.100	1.950	194	5,9	154	217	7,9	500
Coupé 300 de Auto	73.850	1.950	194	1,7	45	230	6,2	350
Classe GLE	**Euro NCAP: ★★★★★**							
350 e 4Matic	87.350	1.991	333	1,0	23	210	6,9	490
AMG 53 4Matic+	119.900	2.999	435	10,6	241	250	5,3	630
AMG 63 S 4Matic+	215.650	3.982	612	12,3	278	280	3,8	630
300 d 4Matic	98.600	1.993	272	6,8	178	230	6,8	630
400 d 4Matic	110.050	2.925	330	7,2	190	245	5,7	630
350 de 4Matic	89.300	1.995	320	0,8	20	210	6,9	490
Coupé 350 e 4Matic	99.950	1.991	333	1,0	23	210	6,9	510
Coupé AMG 53 4Matic+	151.800	2.999	435	10,6	240	250	5,3	655
Coupé AMG 63 S 4Matic+	241.300	3.982	612	12,3	280	280	3,8	655
Coupé 400 d 4Matic	131.250	2.925	330	7,2	203	245	5,7	655
Coupé 350 de 4Matic	101.650	1.995	320	0,8	20	210	6,9	510
Classe GLS	**Euro NCAP: N.D.**							
400 d 4Matic	127.050	2.925	330	8,5	222	238	6,3	890
580 d 4Matic	187.550	3.982	489	12,2	227	250	5,3	890
AMG 62 4Matic+	227.350	3.982	612	12,8	612	250	4,2	890
Maybach 600 4Matic	246.050	3.982	557	13,1	297	250	4,9	520
Classe CLS	**Euro NCAP: N.D.**							
Coupé 450 4Matic	108.850	2.999	367	8,4	191	250	4,8	490
Coupé 53 AMG 4Matic+	137.700	2.999	435	9,4	210	250	4,5	490
Coupé 220 d	84.500	1.950	194	5,6	148	250	6,4	520
Coupé 300 d 4Matic	106.900	1.993	265	5,9	155	250	5,7	520
Coupé 400 d 4Matic	122.100	2.925	330	6,8	178	250	5,0	520
AMG GT	**Euro NCAP: N.D.**							
AMG GT 43 4 Portas	121.800	2.999	367	9,2	210	270	5,0	456
AMG GT 53 4Matic+ 4 Portas	149.500	2.999	435	9,3	211	285	4,5	456
AMG GT 63 S E Performance 4 Portas	236.000	3.982	843	7,9	180	316	2,9	335
Classe G	**Euro NCAP: N.D.**							
500	191.950	3.982	422	15,0	339	210	5,9	454
AMG G 63	244.100	3.982	585	15,1	373	220	4,5	454
400 d	182.600	2.925	330	11,0	292	210	6,4	454
MINI								
MINI	**Euro NCAP: N.D.**							
One 75cv 3p	20.500	1.499	75	5,8	131	175	12,8	211
One 102cv 3p	22.200	1.499	102	5,7	130	195	9,9	211
Cooper 3p	24.650	1.499	136	5,8	131	210	7,9	211
Cooper S 3p	31.750	1.998	192	6,2	141	235	6,8	211
John Cooper Works 3p	37.800	1.998	231	6,9	157	246	6,3	211
Cooper S E 3p	34.400	-	184	-	-	150	7,3	211
One 75cv 5p	21.400	1.499	75	5,9	133	172	13,4	278
One 102cv 5p	23.100	1.499	102	5,8	132	192	10,1	278
Cooper 5p	25.550	1.499	136	5,9	133	207	8,2	278
Cooper S 5p	32.650	1.998	192	6,3	142	232	6,9	278
Cabrio One 102cv	26.500	1.499	102	6,1	139	190	10,6	215
Cabrio Cooper	28.950	1.499	136	6,2	141	208	8,8	215
Cabrio Cooper S	35.850	1.998	192	6,5	148	230	7,2	215
Cabrio John Cooper Works	41.900	1.998	231	7,2	163	242	6,6	215
Clubman	**Euro NCAP: ★★★★★**							
One	26.600	1.499	102	6,3	142	185	11,3	360
Cooper	28.400	1.499	136	6,3	143	205	9,2	360
Cooper S	35.700	1.998	192	6,9	156	228	7,3	360
John Cooper Works ALL4	49.900	1.998	306	8,1	183	250	4,9	360
One D	28.900	1.496	116	4,7	123	192	10,8	360
Cooper D	33.200	1.995	150	4,9	129	212	8,9	360
Cooper SD Auto	38.500	1.995	190	5,2	136	225	7,6	360
Cooper SD ALL4	41.000	1.995	190	5,6	147	222	7,4	360
Countryman	**Euro NCAP: ★★★★★**							
One	28.150	1.499	102	6,5	148	180	12,0	450
Cooper	31.450	1.499	136	6,6	150	200	9,7	450
Cooper S	37.750	1.998	192	6,9	158	225	7,6	450
John Cooper Works ALL4	51.700	1.998	306	8,2	185	250	5,1	450
Cooper S E ALL4 Auto	41.750	1.499	224	1,8	40	198	6,8	450
One D	30.300	1.496	116	4,9	129	190	11,2	450
Cooper D	34.800	1.995	150	5,0	130	208	9,1	450
Cooper D ALL4	37.300	1.995	150	5,9	146	205	9,0	450
Cooper SD Auto	40.950	1.995	190	5,3	140	220	7,9	450
Cooper SD Auto ALL4	43.450	1.995	190	5,6	147	218	7,6	450
MITSUBISHI								
Space Star	**Euro NCAP: N.D.**							
1.2 Intense 5MT	15.950	1.193	80	5,3	121	180	12,6	235
1.2 Intense CVT	16.950	1.193	80	5,6	127	173	13,5	235
ASX	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.0 MPI-T Inform	24.590	999	90	6,0	132	168	14,0	422
1.3 MHEV 7DCT Intense	29.990	1.333	160	5,8	132	204	8,5	422
1.6 PHEV AT Intense	37.390	1.598	160	1,3	30	170	10,1	375
Eclipse Cross	**Euro NCAP: ★★★★★**							
PHEV	53.000	2.360	188	2,0	46	162	10,9	404
NISSAN								
Micra	**Euro NCAP: ★★★★**							
1.0 G Acenta 5p	15.500	999	70	4,4	103	161	15,1	300
1.0 IG-T Visia 5p	16.350	999	90	5,5	123	184	10,9	300
1.0 DIG-T 5p	17.300	999	117	5,9	133	195	9,9	300
Juke	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.0 DIG-T 117 Visia	19.900	999	117	6,0	135	180	10,4	422
1.0 DIG-T 117 Acenta	21.050	999	117	6,0	135	180	10,4	422
1.0 DIG-T 117 N-Connecta	22.600	999	117	6,0	135	180	10,4	422
1.6 Hybrid N-Connecta	32.700	1.598	143	5,2	118	166	10,1	354
Qashqai	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.3 DIG-T 140 mhev 4x2 Acenta	32.000	1.333	140	6,3	143	196	10,2	504
1.3 DIG-T 140 mhev 4x2 N-Connecta	34.500	1.333	140	6,3	143	196	10,2	504
1.3 DIG-T 140 mhev Xtronic Acenta	34.800	1.333	140	6,5	146	199	9,2	504
1.3 DIG-T 140 mhev Xtronic N-Connecta	37.300	1.333	140	6,5	146	199	9,2	504
1.3 DIG-T 140 mhev 4x2 Tekna	39.550	1.333	158	6,4	145	206	9,5	504
1.3 DIG-T 140 mhev 4x2 Tekna+	41.700	1.333	158	6,4	145	206	9,5	504
OPEL								
Corsa	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.2 Edition	17.930	1.199	75	5,3	118	174	13,2	309
1.2 Business	19.460	1.199	75	5,3	118	174	13,2	309
1.2 Turbo Elegance	20.400	1.199	100	5,1	116	194	9,9	309
1.2 Turbo EAT8 Elegance	22.150	1.199	100	5,4	122	194	9,9	309
1.2 Turbo EAT8 GS Line	25.045	1.199	130	5,4	122	208	8,7	309
1.5 D Edition	22.680	1.499	100	4,1	106	188	10,2	309
Astra	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.2 Turbo Business 5p	26.330	1.199	130	5,4	123	210	9,7	422
1.2 Turbo Auto Elegance 5p	29.960	1.199	130	5,5	125	210	9,7	422
1.5 Turbo D Business 5p	29.550	1.498	130	4,3	113	209	10,4	422
1.5 Turbo D Auto Elegance 5p	34.600	1.498	130	4,3	113	209	10,4	422
1.6T PHEV Business 5p	38.075	1.598	180	1,1	26	225	7,6	352
GSE	51.090	1.598	225	1,1	25	235	7,5	352
S.Tourer 1.2 Turbo 5p Business Edition	25.640	1.199	130	5,2	119	215	9,9	543
Sports Tourer 1.2 Turbo 5p GS Line	26.890	1.199	130	5,2	119	215	9,9	543
S.Tourer 1.5 Turbo D Businees Edition	29.140	1.496	122	4,5	119	210	10,4	543
Crossland	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.2 Business	20.910	1.199	83	5,9	134	170	14,0	410
1.2 Turbo Business	22.035	1.199	110	5,8	130	188	10,9	410
1.2 Turbo Auto Elegance	28.685	1.199	130	6,1	137	198	10,2	410
1.5 D Business	25.330	1.499	110	4,6	121	185	11,8	410
Mokka	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.2 Turbo Edition	22.955	1.199	100	5,5	125	188	10,5	350
1.2 Turbo GS Line	26.955	1.199	130	5,5	125	202	9,2	350
1.2 Turbo EAT8 GS Line	28.705	1.199	130	5,8	134	200	9,2	350
1.5 D Edition	26.275	1.498	110	4,4	116	180	10,8	350
Grandland	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.2 Turbo Business	34.290	1.199	130	6,1	139	188	10,1	514
1.2 Turbo AT8 Business	36.590	1.199	130	6,4	144	188	10,3	514
1.6 Turbo PHEV Business	47.550	1.598	225	1,3	30	225	8,9	390
1.6 Turbo PHEV AWD Ultimate	58.525	1.598	300	1,3	29	240	6,1	390
1.5 Turbo D AT6 Business	39.310	1.499	130	5,1	134	192	11,3	514
GSE	60.392	1.598	300	1,2	27	235	6,1	390
PEUGEOT								
208	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.2 PureTech 75 CVM5 Active	18.740	1.199	75	5,3	119	170	14,9	265
1.2 PureTech 100 CVM6 Active Pack	20.960	1.199	100	5,3	118	188	10,9	265
1.2 PureTech 130 EAT8 Allure Pack	25.440	1.199	130	5,6	127	208	8,7	265
1.5 BluHDi 100 CVM6 Active PAck	26.640	1.499	100	4,1	106	188	11,4	265
2008	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.2 PureTech 100 Active	23.070	1.199	100	5,6	123	188	10,9	405
1.2 PureTech 130 Active Pack	25.220	1.199	130	5,6	124	198	8,9	405
1.2 PureTech 130 EAT8 Allure	27.770	1.199	130	6,0	134	198	9,1	405
1.2 PureTech 155 EAT8 GT Pack	33.420	1.199	155	6,1	140	208	8,2	405
1.5 BlueHDi 100 Active Pack	27.570	1.499	100	4,5	115	180	11,4	405
1.5 BlueHDi 130 EAT8 Allure	31.470	1.499	130	4,7	127	195	9,3	405
308	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.2 PureTech 110 Active Pack	25.650	1.199	110	5,5	132	200	-	412
1.2 PureTech 130 Active Pack	26.470	1.199	130	5,4	126	210	10,2	412
1.2 PureTech 130 EAT8 Allure	30.770	1.199	130	5,0	120	208	9,8	412
1.5 BlueHDi 130 Active Pack	29.750	1.499	130	4,6	122	204	9,8	412
1.5 BlueHDi 130 EAT8 Allure	34.050	1.499	130	4,7	123	206	9,4	412
Hybrid 180cv e-EAT8 Active Pack	37.800	1.598	180	1,1	24	225	7,6	361
Hybrid 225cv e-EAT8 GT	44.850	1.598	225	1,2	26	235	7,5	361
SW 1.2 PureTech 110 Active Pack	26.750	1.199	110	5,5	133	200	-	608
SW 1.2 PureTech 130 Active Pack	27.570	1.199	130	5,4	127	210	10,6	608
SW 1.2 PureTech 130 EAT8 Allure Pack	36.050	1.199	130	5,9	143	205	10,2	608
SW 1.5 BlueHDi 130 Active Pack	30.850	1.499	130	4,6	123	203	10,0	608
SW 1.5 BlueHDi 130 EAT8 Allure	35.150	1.499	130	4,6	124	205	9,7	608
SW Hybrid 180cv e-EAT8 Active Pack	38.900	1.598	180	1,1	25	225	7,6	548
SW Hybrid 225cv e-EAT8 GT	45.950	1.598	225	1,2	26	235	7,5	548
3008	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.2 PureTech 130 Active Pack	34.800	1.199	130	6,2	140	200	9,5	520
1.2 PureTech 130 EAT8 Allure	38.690	1.199	130	6,4	146	196	9,7	520
1.5 BlueHDi 130 Active Pack	37.620	1.499	130	4,8	130	192	10,8	520
1.5 BlueHDi 130 EAT8 Allure	40.570	1.499	130	5,1	136	192	10,8	520
Hybrid 225cv e-EAT8 Active Pack	46.526	1.598	225	1,3	30	225	8,7	395
Hybrid 300cv e-EAT8 Allure Pack	52.775	1.598	300	1,3	29	235	5,9	395
408	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.2 PureTech 130 CV EAT8 Allure	33.300	1.199	130	6,0	136	210	11,5	471
Plug-in Hybrid 180 ë-EAT8 Allure	42.650	1.598	180	1,1	26	225	8,4	471
Plug-in Hybrid 225 ë-EAT8 Allure Pack	45.400	1.598	225	1,2	24	233	7,9	471
508	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.5 BlueHDi 130 EAT8 Allure	45.000	1.499	130	5,0	131	208	11,1	487
Plug-in Hybrid 180 CV Allure	52.015	1.598	180	1,1	26	230	8,2	487
Plug-in Hybrid 180 CV GT	54.015	1.598	180	1,1	28	230	8,2	487
Plug-in Hybrid 225 CV Allure	53.515	1.598	225	1,1	25	240	7,9	487
Peugeot Sport Engineered (PSE)	70.265	1.598	360	1,8	40	250	5,2	487
SW 1.5 BlueHDi 130 EAT8 Allure	46.600	1.499	130	5,2	135	206	11,4	530
SW Plug-in Hybrid 180 CV Allure	53.615	1.598	180	1,2	27	230	8,3	530
SW Plug-in Hybrid 180 CV GT	55.615	1.598	180	1,2	29	230	8,3	530
SW Plug-in Hybrid 225 CV Allure	55.115	1.598	225	1,2	26	240	8,0	530
SW 508 Peugeot Sport Engineered	71.865	1.598	360	1,8	46	250	5,2	530
5008	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.2 PureTech 130 Active Pack	36.660	1.199	130	5,6	144	200	9,9	579
1.2 PureTech 130 EAT8 Allure	40.450	1.199	130	5,6	144	200	9,9	579
1.5 BlueHDi 130 Active Pack	39.760	1.499	130	5,2	133	191	12,7	579
2.0 BlueHDi 180 EAT8 Allure Pack	51.430	1.997	180	6,0	153	215	10,3	579
PORSCHE								
718	**Euro NCAP: N.D.**							
Cayman	80.846	1.988	300	9,3	212	275	5,1	184
Cayman S	101.239	2.497	350	10,0	228	285	4,6	184
Cayman GTS 4.0	132.605	3.996	400	10,9	247	293	4,5	184
Cayman GT4 RS	214.955	3.996	500	13,2	299	315	3,4	136
Boxster	82.937	1.988	300	9,4	212	275	5,1	122
Boxster S	103.550	2.497	350	10,1	229	285	4,6	122
Boxster GTS 4.0	134.697	3.995	400	11,1	247	293	4,5	122
Spyder	213.586	3.996	500	13,0	294	308	3,4	150
911	**Euro NCAP: N.D.**							
Carrera	152.925	2.981	385	10,3	233	293	4,2	132
Carrera 4	161.270	2.981	385	10,3	234	291	4,2	132
Carrera S	172.378	2.981	450	10,1	229	308	3,7	132
Carrera 4 S	180.770	2.981	450	10,2	231	306	3,6	132
Carrera GTS	192.644	2.981	450	10,1	229	310	3,7	125
Carrera 4 GTS	201.037	2.981	450	10,5	237	308	3,6	125
Carrera Cabriolet	170.600	2.981	385	10,5	236	291	4,4	163
Carrera 4 Cabriolet	178.992	2.981	385	10,5	237	289	4,4	163
Carrera S Cabriolet	187.960	2.981	450	10,6	241	306	3,9	163
Carrera 4 S Cabriolet	196.351	2.981	450	10,7	242	304	3,8	163
Carrera GTS Cabriolet	208.500	2.981	480	10,9	248	309	3,6	163
Carrera 4 GTS Cabriolet	216.892	2.981	480	11,0	249	307	3,5	163
Targa 4	179.266	2.981	385	10,5	239	289	4,4	125
Targa 4S	194.708	2.981	450	10,4	236	304	3,8	125
Turbo	265.721	3.745	580	12,0	271	320	2,8	264
Turbo S	299.418	3.745	650	12,0	271	330	2,7	264
Turbo Cabriolet	280.838	3.745	580	12,1	275	320	2,9	163
Turbo S Cabriolet	314.536	3.745	650	12,1	275	330	2,8	163
GT3	252.214	3.996	510	13,0	294	318	3,4	132
GT3 RS	312.426	3.996	525	13,4	305	296	3,2	132
Panamera	**Euro NCAP: N.D.**							
Panamera	127.088	2.894	330	10,2	232	270	5,6	495
Panamera 4	131.948	2.894	330	10,4	235	268	5,3	495
Panamera 4 Executive	145.195	2.894	330	10,6	240	267	5,4	495
Panamera 4S	154.015	2.894	440	10,3	234	295	4,3	495
Panamera GTS	197.624	3.996	480	12,1	275	300	3,9	495
Panamera Turbo S	250.342	3.996	630	12,8	289	315	3,1	495
Panamera 4 E-Hybrid	126.617	2.894	462	2,0	45	280	4,4	403
Panamera 4S E-Hybrid	154.155	2.894	560	2,2	51	298	3,7	403
Panamera Turbo S E-Hybrid	227.251	3.996	700	2,7	61	315	3,2	403
Panamera 4 Sport Turismo	138.731	2.894	330	10,6	241	263	5,3	515
Panamera 4S Sport Turismo	161.951	2.894	440	10,7	242	289	4,3	515
Panamera GTS Sport Turismo	201.946	3.996	480	12,4	280	292	3,9	515
Panamera Turbo S Sport Turismo	255.979	3.996	630	13,0	295	315	3,1	515
Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo	129.570	2.894	462	2,1	48	280	4,4	418
Panamera 4S E-Hybrid Sport Turismo	157.600	2.894	560	2,4	55	293	3,7	418
Panamera Turbo S E-Hybrid Sp. Turismo	231.682	3.996	700	2,9	65	315	3,5	425
Macan	**Euro NCAP: ★★★★★**							
Macan	88.911	1.984	265	10,1	228	232	6,4	458
Macan T	94.318	1.984	265	10,1	229	232	6,4	458
Macan S	115.383	2.894	380	11,1	251	259	4,8	458
Macan GTS	133.656	2.894	440	11,3	255	272	4,5	458
Cayenne	**Euro NCAP: ★★★★★**							
Cayenne	124.360	2.995	353	10,8	246	248	6,0	698
Cayenne S	159.750	3.996	474	12,4	282	273	5,0	698
Cayenne E-Hybrid	112.197	2.995	470	1,5	33	254	4,9	545
Cayenne Coupé	128.361	2.995	353	10,9	247	248	5,7	554
Cayenne Coupé S	165.121	3.996	474	12,5	284	273	4,7	554
Cayenne Coupé E-Hybrid	115.272	2.995	470	1,5	33	254	4,9	404
RENAULT								
Twingo	**Euro NCAP: N.D.**							
TCe 65 Zen	13.560	999	65	5,2	117	151	14,5	174

GUIA DE PREÇOS

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO_2	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
Clio	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 SCe 65 Zen	18.200	999	65	5,2	118	160	17,1	340
1.0 TCe 90 Zen	19.400	999	90	5,2	116	180	12,2	340
1.0 TCe 90 Limited	20.750	999	90	5,2	116	180	12,2	340
1.0 TCe 90 CVT Zen	21.000	999	90	5,3	116	187	11,5	340
1.0 TCe 100 Bi-Fuel Zen	20.300	999	100	-	108	188	12,5	340
1.0 TCe 100 Bi-Fuel Limited	21.650	999	100	-	108	188	12,5	340
1.0 TCe 140 Intens	24.250	999	140	5,4	121	205	9,4	340
E-Tech Híbrido 140 Intens	26.880	1.598	141	4,4	99	186	9,9	254
1.5 Blue dCi 100 Zen	24.400	1.461	100	4,1	108	178	14,7	340
Captur	Euro NCAP: ★★★★★							
TCe 90 Zen	22.340	999	90	5,9	133	168	14,0	422
TCe 100 Bi-Fuel Zen	23.140	999	100	6,1	135	173	13,0	422
TCe 140 Intens	24.290	1.332	140	5,9	133	196	10,3	422
TCe 140 EDC Intens	28.650	1.332	140	5,9	134	196	9,2	422
TCe 160 EDC Intens	29.050	1.332	160	5,9	133	204	8,5	422
E-Tech Híbrido 145 Intens	28.450	1.598	145	5,0	112	170	10,6	305
E-Tech Híbrido Plug-in 160 RS Line	36.390	1.598	160	1,5	33	173	10,1	422
Mégane	Euro NCAP: ★★★★★							
1.3 TCe 115 Limited	24.850	1.332	115	5,6	125	190	11,0	384
1.3 TCe 140 Limited	26.950	1.332	140	5,7	130	205	9,5	384
1.3 TCe 140 EDC Intens	26.950	1.332	140	5,9	133	205	9,7	384
1.3 TCe 160 EDC RS Line	32.500	1.332	160	5,9	133	205	9,0	384
RS TCe 300 EDC	45.000	1.798	300	8,3	190	255	5,7	384
RS Trophy TCe 300	50.500	1.798	300	8,3	190	255	5,7	384
E-Tech Híbrido Plug-in 160 Limited	36.350	1.598	160	1,2	28	175	9,4	261
1.5 Blue dCi 115 Limited	30.300	1.461	115	4,6	120	190	11,1	384
1.5 Blue dCi 115 EDC Limited	32.300	1.461	115	4,6	121	190	10,6	384
Sport Tourer 1.3 TCe 115 Limited	26.110	1.332	115	5,6	129	190	11,0	521
Sport Tourer 1.3 TCe 140 Limited	28.210	1.332	140	5,8	132	205	10,0	521
Sport Tourer 1.3 TCe 140 EDC Limited	31.460	1.332	140	5,9	134	205	9,7	521
Sport Tourer 1.3 TCe 160 RS Line	33.760	1.332	160	5,9	134	212	9,2	521
ST E-Tech Híbrido Plug-in 160 Limited	37.900	1.598	160	1,3	29	183	9,8	389
Sport Tourer 1.5 Blue dCi 115 Limited	31.560	1.461	115	4,7	122	191	11,4	521
S. Tourer 1.5 Blue dCi 115 EDC Limited	33.560	1.461	115	4,7	123	190	11,4	521
Arkana	Euro NCAP: ★★★★★							
1.3 TCe 140 EDC Business	33.050	1.332	140	5,8	131	205	9,8	513
1.3 TCe 140 EDC Intens	34.900	1.332	140	5,8	131	205	9,8	513
1.3 TCe 160 EDC Intens	35.300	1.332	160	5,8	131	205	9,1	513
E-Tech Híbrido 145 Business	34.550	1.598	145	4,9	111	172	10,8	480
E-Tech Híbrido 145 Intens	36.400	1.598	145	4,9	111	172	10,8	480
Austral	Euro NCAP: ★★★★★							
mild hybrid 140 equilibre	34.200	1.333	140	6,2	140	175	10,0	430
mild hybrid 140 Auto techno	37.700	1.333	140	6,2	140	175	10,0	430
mild hybrid 160 techno esprit Alpine	39.700	1.333	160	6,1	139	210	9,9	430
E-Tech full hybrid 200 techno	41.700	1.199	200	4,6	104	174	8,4	430
Espace	Euro NCAP: ★★★★★							
E-Tech full hybrid 200 techno 5 lug.	45.500	1.199	200	4,6	104	175	8,8	477
E-Tech full hybrid 200 techno 7 lug.	45.500	1.199	200	4,6	104	175	8,8	477
SEAT								
Ibiza	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI Reference 5v	20.430	999	95	4,7	120	182	10,9	355
1.0 MPI Style 5v	20.881	999	80	5,2	119	170	15,3	355
1.0 TSI Style 5v	21.537	999	95	5,4	119	182	10,9	355
1.0 TSI Style 6v	22.048	999	110	5,1	116	195	9,3	355
1.0 TSI Style DSG 7v	23.629	999	110	5,5	125	195	10,0	355
1.0 TSI FR 6v	24.208	999	110	5,4	123	195	10,2	355
1.5 TSI FR DSG 7v	29.915	1.498	150	6,0	129	219	8,2	355
Leon	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI Style	29.793	999	110	5,4	125	197	10,9	380
1.4 e-Hybrid DSG FR	41.097	1.395	204	1,1	25	220	7,5	270
2.0 TDI 115 CV Style	33.475	1.968	115	4,2	113	201	10,2	380
2.0 TDI 150 CV DSG FR	40.509	1.968	150	4,6	122	218	8,5	380
SportsTourer 1.0 TSI Style	31.445	999	110	5,5	126	199	11,2	620
SportsTourer 1.4 e-Hybrid DSG FR	42.419	1.395	204	1,1	26	220	7,7	470
SportsTourer 2.0 TDI 115 CV Style	36.554	1.968	115	4,3	114	200	10,5	620
SportsTourer 2.0 TDI DSG FR	41.907	1.968	150	4,5	123	218	8,8	620
Arona	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI Reference 5v	22.477	999	95	5,4	123	173	11,4	400
1.0 TSI Style 5v	24.064	999	95	5,4	123	173	11,4	400
1.0 TSI Wave 5v	25.222	999	95	5,4	123	173	11,4	400
1.0 TSI Style 6v	24.549	999	110	5,2	119	190	10,3	400
1.0 TSI DSG Style 7v	26.215	999	110	5,8	134	190	10,0	400
1.0 TSI FR 6v	27.915	999	110	5,2	121	190	10,3	400
1.0 TSI DSG FR 7v	29.679	999	110	5,8	135	190	10,0	400
1.0 TSI DSG Wave Plus 7v	31.212	999	110	5,8	135	190	10,0	400
Ateca	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI Style	34.530	999	110	6,1	138	180	11,4	510
1.5 EcoTSI DSG Xperience	41.018	1.498	150	6,7	150	200	8,6	510
2.0 TDI 115 CV Style	39.993	1.968	115	4,8	128	185	10,9	510
2.0 TDI 150 CV DSG Style	42.984	1.968	150	4,9	134	203	9,3	510
2.0 TDI 150 CV DSG FR	44.910	1.968	150	5,1	140	202	9,0	510
Tarraco	Euro NCAP: ★★★★★							
1.4 E-Hybrid 245 cv DSG XPerience	53.556	1.395	245	1,8	36	205	7,5	610
2.0 TDI 150 CV DSG Style	42.884	1.968	150	5,4	144	196	9,8	700
SKODA								
Fabia	Euro NCAP: ★★★★							
1.0 75 Ambition 5p	14.802	999	75	4,8	129	168	14,9	330
1.0 TSI 95 Ambition 5p	17.422	999	95	4,5	125	184	10,8	330
1.0 TSI 110 Ambition 5p	18.108	999	110	4,6	125	195	9,6	330
Break 1.0 75 Ambition	15.740	999	75	4,8	130	169	15,2	530
Break 1.0 TSI 95 Ambition	18.397	999	95	4,5	126	185	10,9	530
Break 1.0 TSI 110 Ambition 5p	19.081	999	110	4,6	126	196	9,7	530
Scala	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI 95 Ambition	21.959	999	95	5,2	126	188	10,9	467
1.0 TSI 116 Ambition	22.815	999	116	5,2	128	201	9,8	467
1.0 TSI 116 DSG Ambition	24.735	999	116	5,5	135	199	9,9	467
1.6 TDI 116 Ambition	26.497	1.598	116	4,7	128	201	10,1	467
1.6 TDI 116 DSG Ambition	27.703	1.598	116	4,7	134	200	10,1	467
Octavia	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI Ambition	21.512	999	115	4,9	125	202	9,9	590
1.5 TSI Ambition	26.228	1.498	150	5,2	130	220	8,2	590
RS 2.0 TFSI DSG	38.975	1.984	245	6,9	169	250	6,6	590
1.6 TDI Ambition	26.859	1.598	115	4,6	125	203	10,1	590
2.0 TDI Ambition	31.431	1.968	150	4,9	128	218	8,5	590
RS 2.0 TDI DSG	42.607	1.968	184	5,8	147	230	7,9	590
Break 1.0 TSI Ambition	22.289	999	115	4,7	131	200	10,1	610
Break 1.5 TSI Ambition	26.997	1.498	150	5,5	136	218	8,3	610
Break RS 2.0 TFSI DSG	39.731	1.984	245	7,1	175	250	6,7	610
Break 1.6 TDI Ambition	28.194	1.598	115	4,8	131	201	10,2	610
Break 2.0 TDI Ambition	33.029	1.968	150	5,1	133	218	8,5	610
Break 2.0 TDI 4x4 DSG Scout	47.174	1.968	184	6,3	164	218	8,3	610
Break RS 2.0 TDI DSG	44.086	1.968	184	6,0	152	228	8,0	610
Superb	Euro NCAP: ★★★★★							
1.6 TDI DSG Ambition	35.814	1.598	120	5,1	143	194	12,1	625
2.0 TDI 150 Active	34.333	1.968	150	4,9	139	220	9,1	625
2.0 TDI 190 DSG Style	40.391	1.968	190	5,1	144	237	8,4	625
Break 1.6 TDI DSG Ambition	37.964	1.968	120	5,4	150	192	12,3	660
Break 2.0 TDI 150 Active	35.982	1.968	150	5,1	143	218	9,2	660
Break 2.0 TDI 190 DSG Style	48.799	1.968	190	5,4	150	235	8,5	660
Bk. 2.0 TDI 190 DSG 4x4 Scout	54.555	1.968	190	6,0	168	233	8,1	660
Kamiq	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI 95 Ambition	21.690	999	95	5,1	120	181	11,1	400
1.0 TSI 116 Ambition	22.348	999	116	5,0	120	194	9,9	400
1.0 TSI 116 DSG Ambition	24.068	999	116	4,9	124	193	10,0	400
1.6 TDI 116 Ambition	26.981	1.598	116	4,8	125	193	10,2	400
1.6 TDI 116 DSG Ambition	28.548	1.598	116	5,0	132	192	10,4	400
Karoq	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI 110	32.112	999	110	5,8	132	190	11,2	521
1.5 TSI Sportline	39.224	1.498	150	6,1	138	211	8,8	521
2.0 TDI 116 DSG	41.321	1.968	116	4,9	129	192	10,6	521
2.0 TDI 150 DSG	47.252	1.968	150	5,6	146	204	8,7	521
Kodiaq	Euro NCAP: ★★★★★							
1.5 TSI Ambition	35.483	1.395	150	6,5	171	197	9,7	520
2.0 TDI DSG Ambition	40.410	1.968	150	5,6	163	198	10,3	520
2.0 TDI 4x4 Scout	54.763	1.968	150	5,8	179	195	9,9	520
2.0 TDI 4x4 DSG Scout	62.830	1.968	190	6,8	191	209	8,6	520
RS 2.0 TDI 4x4 DSG	74.533	1.968	240	7,1	211	212	6,9	520
SUZUKI								
Ignis	Euro NCAP: N.D.							
1.2 GLE 2WD Mild Hybrid 5p	18.642	1.197	83	5,1	114	165	12,7	260
1.2 CVT GLX 2WD Mild Hybrid 5p	20.954	1.197	83	5,5	124	155	12,4	260
1.2 GLE 4WD Mild Hybrid 5p	20.151	1.197	83	5,4	123	165	12,8	204
Swift	Euro NCAP: N.D.							
1.2 GLE Mild Hybrid	19.435	1.197	83	4,7	106	180	13,1	265
1.2 GLX Mild Hybrid	20.451	1.197	83	4,7	106	180	13,1	265
1.2 CVT GLE Mild Hybrid	20.867	1.197	83	5,1	115	175	12,2	265
1.4T Sport Mild Hybrid	27.016	1.373	129	5,6	125	210	9,1	265
S-Cross	Euro NCAP: N.D.							
1.4T S1 2WD Mild Hybrid	30.832	1.373	129	5,3	120	195	9,5	430
1.4T S2 2WD Mild Hybrid	32.052	1.373	129	5,3	128	195	9,5	430
1.4T S2 4WD Mild Hybrid	32.811	1.373	129	5,6	132	195	10,2	430
1.4T Auto S3 2WD Mild Hybrid	35.828	1.373	129	5,8	130	195	9,5	430
Swace	Euro NCAP: N.D.							
1.8 GLE Hybrid	34.055	1.798	122	4,5	103	180	11,1	596
1.8 GLX Hybrid	35.890	1.798	122	4,5	103	180	11,1	596
Vitara	Euro NCAP: ★★★★★							
1.4T GLE 2WD Mild Hybrid	28.207	1.373	129	5,4	121	190	-	362
1.4T GLX 2WD Mild Hybrid	30.493	1.373	129	5,4	121	190	-	362
1.4T GLE 4WD Mild Hybrid	30.106	1.373	129	5,9	132	190	-	362
1.5 AGS GLE Strong Hybrid	32.228	1.462	116	5,3	121	180	-	286
1.5 AGS GLE 4WD Strong Hybrid	34.127	1.462	116	5,8	132	180	-	286
Across	Euro NCAP: ★★★★★							
2.5 PHEV AWD	58.747	2.487	306	1,0	22	180	6,0	490
TOYOTA								
Aygo	Euro NCAP: N.D.							
1.0 x-play 5p	15.384	998	68	4,5	106	157	14,2	139
Aygo X	Euro NCAP: N.D.							
1.0 x-play	16.490	998	72	4,7	107	158	14,9	231
1.0 pulse	17.370	998	72	4,7	107	158	14,9	231
1.0 pulse CVT	18.520	998	72	4,7	107	158	14,9	231
Yaris	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 Comfort	18.295	998	72	5,6	127	160	14,6	286
1.0 Exclusive	20.496	998	72	5,7	130	160	14,6	286
1.5 Exclusive	23.576	1.490	125	5,3	125	180	9,0	286
1.5 Hybrid Dynamic Force Comfort	22.775	1.490	116	3,8	87	175	9,7	286
1.5 Hybrid Dynamic Force Exclusive	24.976	1.490	116	4,1	92	175	9,7	286
GR Yaris 1.6T Standard	43.090	1.618	261	8,2	186	230	5,5	175
GR Yaris 1.6T Extreme Premium/Rally	46.990	1.618	261	8,2	186	230	5,5	175
Yaris Cross	Euro NCAP: N.D.							
1.5 VVT-i Comfort	22.596	1.490	125	5,9	133	180	10,9	401
1.5 Hybrid Dynamic Force Comfort	24.796	1.490	116	4,5	101	170	11,2	401
1.5 Hybrid Dynamic Force Exclusive	27.896	1.490	116	4,5	102	170	11,2	401
Corolla	Euro NCAP: ★★★★★							
HB 1.8 Hybrid Comfort 5p	33.830	1.798	140	4,4	100	180	9,2	361
HB 1.8 Hybrid Comfort Plus 5p	36.070	1.798	140	4,4	100	180	9,2	361
HB 1.8 Hybrid GR Sport 5p	38.250	1.798	140	4,4	100	180	9,2	361
HB 2.0 Hybrid GR Sport 5p	41.630	1.987	197	4,6	104	180	7,4	361
HB 2.0 Hybrid Exclusive 5p	42.930	1.987	197	4,6	104	180	7,4	361
Touring Sports 1.8 Hybrid Comfort	35.230	1.798	140	4,5	101	180	9,2	596
Touring Sports 1.8 Hybrid Comfort Plus	37.470	1.798	140	4,5	101	180	9,2	596
Touring Sports 1.8 Hybrid GR Sport	39.650	1.798	140	4,5	101	180	9,2	596
Touring Sports 2.0 Hybrid GR Sport	43.030	1.987	197	4,6	105	180	7,5	581
Sedan 1.8 Hybrid Comfort 4p	34.380	1.798	140	4,4	99	180	9,3	471
Sedan 1.8 Hybrid Exclusive 4p	36.380	1.798	140	4,4	99	180	9,3	471
Camry	Euro NCAP: N.D.							
Hybrid Exclusive	48.266	2.487	218	5,5	125	180	8,3	524
C-HR	Euro NCAP: ★★★★★							
1.8 HEV Comfort	36.900	1.798	140	4,7	105	170	9,9	388
1.8 HEV Square Collection	40.800	1.798	140	4,7	105	170	9,9	388
Prius	Euro NCAP: ★★★★★							
1.8 Plug-in Exclusive	44.495	1.798	122	1,3	29	162	11,1	354
GR 86	Euro NCAP: N.D.							
2.4	49.890	2.387	235	8,8	200	226	6,3	276
GT Supra	Euro NCAP: N.D.							
2.0G Signature	66.805	1.998	258	7,5	167	250	5,2	290
3.0G Legacy	81.805	2.998	340	8,1	185	250	4,3	290
RAV4	Euro NCAP: ★★★★★							
2.5 Hybrid 4x2 Active	42.536	2.487	218	5,6	127	180	8,4	580
2.5 Hybrid AWD-i Comfort	48.536	2.487	218	5,7	131	180	8,1	580
2.5 PHEV Comfort AWD-I	55.800	2.487	306	1,0	22	180	6,0	490
Highlander	Euro NCAP: N.D.							
2.5 Hybrid D. Force Exclusive AWD-i	66.800	2.487	247	7,0	158	180	8,3	579
Land Cruiser	Euro NCAP: N.D.							
2.8D 5p T/M	120.711	2.755	204	9,7	255	175	11,2	553
Hilux	Euro NCAP: N.D.							
2.4D 4x2 Cabine Dupla caixa metálica	32.461	2.393	150	6,8	177	175	13,2	-
2.4D 4x2 Tracker	39.961	2.393	150	6,8	177	175	13,2	-
2.4D 4x4 Tracker	45.061	2.393	150	7,0	185	175	13,2	-
VOLKSWAGEN								
Polo	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI 95 CV Urban	24.378	999	95	5,2	118	187	10,8	351
1.0 TSI 95 CV DSG Urban	26.760	999	95	5,5	126	187	11,3	351
2.0 TSI DSG GTI	40.008	1.984	210	6,5	147	240	6,5	351
Golf	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI 110 CV Life	29.665	999	110	5,4	122	202	10,2	380
1.4 TSI 204 CV DSG eHybrid	42.633	1.395	204	0,9	21	-	7,4	273
1.4 TSI 245 CV DSG GTE	46.708	1.395	245	1,2	27	225	6,7	273
2.0 TSI 300 CV DSG GTI ClubSport	60.908	1.984	300	7,1	166	250	5,6	380
2.0 TSI 320 CV DSG R	63.056	1.984	320	7,8	176	250	4,6	380
2.0 TDI 115 CV Life	36.500	1.968	115	4,2	110	202	10,2	380
2.0 TDI 115 CV DSG Life	38.890	1.968	115	4,5	117	202	10,4	380
Variant 1.0 TSI 110 CV Life	30.397	999	110	5,5	125	202	10,6	611
Variant 1.5 TSI 130 CV Life	30.912	1.498	130	5,5	124	214	9,4	611
Variant 1.5 eTSI 130 CV Life	33.931	1.498	130	5,9	127	213	9,4	611
Variant 2.0 TDI 115 CV Life	37.007	1.968	115	4,6	121	202	10,5	611
Variant 2.0 TDI 115 CV DSG Life	39.472	1.968	115	4,5	120	202	10,5	611
Passat	Euro NCAP: ★★★★★							
Variant 2.0 TDI 122 CV DSG Business	49.176	1.968	122	4,9	128	201	11,2	586
Variant 2.0 TDI 150 CV DSG Business	50.757	1.968	150	4,8	127	210	9,1	586
Arteon	Euro NCAP: ★★★★★							
2.0 TDI 150 CV DSG Elegance	58.918	1.968	150	4,6	126	220	9,5	563
1.4 TSI 218 CV Elegance PHEV	57.935	1.395	218	1,3	25	222	7,8	445
Touran	Euro NCAP: ★★★★★							
1.5 TSI 150 CV Confortline	40.975	1.498	150	6,7	151	209	8,9	630
2.0 TDI 122 CV Confortline	45.298	1.968	122	5,1	134	196	10,8	630
2.0 TDI 150 CV DSG Confortline	55.378	1.968	150	5,3	140	206	9,3	630
T-Cross	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI 95 CV	23.489	999	95	5,8	128	180	11,6	385
1.0 TSI 115 CV Urban	28.194	999	115	5,6	128	193	10,0	385
1.0 TSI 115 CV DSG Urban	30.184	999	115	5,8	133	192	10,3	385
Taigo	Euro NCAP: N.D.							
1.0 TSI 95 CV	23.632	999	95	5,4	123	183	11,1	440
1.0 TSI 110 CV Urban	28.267	999	110	5,4	125	191	10,4	440
1.0 TSI 110 CV DSG Urban	30.172	999	110	5,9	124	191	10,9	440
T-Roc	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI 115 CV	28.348	999	115	5,8	134	190	10,0	445
1.5 TSI 150 CV DSG Urban	37.113	1.498	150	6,1	138	205	8,4	445
2.0 TSI 300 CV DSG 4M R	61.095	1.984	300	8,6	196	250	4,9	445
2.0 TDI 115 CV Urban	37.967	1.968	115	4,7	122	187	10,4	445
Cabrio 1.5 TSI 150 Style	42.200	1.498	150	6,3	143	205	9,6	280
Tiguan	Euro NCAP: ★★★★★							
1.5 TSI 130 CV DSG	37.918	1.498	130	6,1	139	198	10,6	652
2.0 TDI 150 CV DSG	47.157	1.968	150	5,3	139	207	9,4	652
Touareg	Euro NCAP: ★★★★★							
3.0 TSI V6 380 CV Auto e-Hybrid	87.462	2.995	380	2,2	48	250	5,9	665
3.0 TSI V6 460 CV Auto R	96.410	2.995	460	2,3	49	250	5,1	665
VOLVO								
XC40	Euro NCAP: ★★★★★							
T2 Momentum	35.141	1.477	129	7,0	158	180	10,9	460
T3 Momentum	37.601	1.477	163	7,0	158	180	9,3	460
B4 Híbrido Momentum	52.038	1.969	197	7,2	163	180	8,4	460
S60	Euro NCAP: ★★★★★							
T8 AWD Híbrido Plug-in Inscription	62.726	1.969	392	1,8	40	180	4,6	391
Polestar Engineered T8 AWD	68.984	1.969	405	2,1	45	250	4,4	391
V60	Euro NCAP: ★★★★★							
T6 AWD Híbrido Plug-in Inscription Exp.	57.560	1.969	341	1,8	41	180	5,4	529
T8 AWD Híbrido Plug-in Inscription Exp.	60.020	1.969	392	1,8	41	180	4,9	529
XC60	Euro NCAP: ★★★★★							
T6 AWD Híbrido Plug-in Inscription Exp.	69.407	1.969	341	2,4	55	180	5,9	468
T8 AWD Híbrido Plug-in Inscription Exp.	73.650	1.969	392	2,4	55	180	5,5	468
S90	Euro NCAP: ★★★★★							
T8 AWD Híbrido Plug-in Inscription Exp.	70.229	1.969	392	1,9	4,2	250	5,1	500
V90	Euro NCAP: ★★★★★							
T6 AWD Híbrido Plug-in Inscription Exp.	71.090	1.969	341	2,0	46	-	5,9	560
T8 AWD Híbrido Plug-in Inscription Exp.	74.165	1.969	392	2,0	46	250	5,3	560
XC90	Euro NCAP: ★★★★★							
T8 AWD Híbrido Plug-in Inscription Exp.	87.552	1.969	392	2,7	60	230	5,8	640

MODELO	PREÇO	POTÊNCIA	BATERIA (kWh)	CONSUMO MISTO (kWh)	AUTONOMIA (km)	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
ABARTH								
500e	Euro NCAP: N.D.							
500e Berlina	38.030	155	42	17,1	264	155	7,0	185
500e Cabrio	41.030	155	42	17,1	264	155	7,0	185
AIWAYS								
U5	Euro NCAP: N.D.							
U5 Prime	40.569	204	63	16,6	410	160	7,8	477
U6	Euro NCAP: N.D.							
U6	42.490	218	63	17,0	405	160	7,0	472
AUDI								
Q4 e-tron	Euro NCAP: ★★★★★							
45 82 kWh	59.174	286	82	16,6	534	180	6,7	520
45 82 kWh quattro	61.814	286	82	16,7	515	180	6,6	520
55 82 kWh quattro	65.265	340	82	17,1	517	180	5,4	520
Sportback 45 82 kWh	60.494	286	82	16,1	547	180	6,7	535
Sportback 45 82 kWh quattro	63.133	286	82	16,2	526	180	6,6	520
Sportback 55 82 kWh quattro	66.584	340	82	16,6	529	180	5,4	535
Q8 e-tron	Euro NCAP: ★★★★★							
50 quattro Advanced	79.860	340	95	20,3	488	200	6,0	631
55 quattro Advanced	91.130	408	114	20,7	578	200	5,6	631
SQ8 e-tron quattro	107.700	503	114	27,7	436	210	4,5	631
Sportback 50 quattro Advanced	82.529	340	95	19,7	500	200	6,0	590
Sportback 55 quattro Advanced	93.799	408	114	20,1	594	200	5,6	590
Sportback SQ8 e-tron quattro	110.369	503	114	26,8	448	210	4,5	631
e-tron	Euro NCAP: N.D.							
GT quattro 350 kW	112.787	496	93,4	20,0	492	245	4,1	405
RS GT quattro 440 kW	154.660	598	93,4	20,3	483	250	3,3	350
BMW								
i3	Euro NCAP: N.D.							
i3 (120Ah) Auto	42.100	170	42,2	15,3	308	150	7,3	260
i3s (120Ah) Auto	45.900	184	42,2	16,2	283	150	7,2	260
iX	Euro NCAP: N.D.							
xDrive40	89.150	326	76,6	19,4	425	200	6,1	500
xDrive50	107.000	523	111,5	19,8	630	200	4,6	500
BYD								
Atto 3	Euro NCAP: N.D.							
Atto 3	41.990	204	60,4	15,6	420	160	7,3	440
Han	Euro NCAP: N.D.							
Han	72.750	517	86,4	18,5	521	180	3,9	410
Tang	Euro NCAP: N.D.							
Tang	72.750	517	86,4	23,8	400	180	4,6	440
CITROËN								
ë-C4	Euro NCAP: N.D.							
Feel	37.607	136	50	15,3	354	150	9,7	380
Feel Pack	38.607	136	50	15,3	354	150	9,7	380
ë-C4 X	Euro NCAP: N.D.							
Feel	40.185	136	50	15,4	360	150	9,5	510
Feel Pack	40.545	136	50	15,4	360	150	9,5	510
CUPRA								
Born	Euro NCAP: ★★★★★							
Bateria 58 kWh	44.027	204	62	15,5	427	160	7,3	385
Bateria 58 kWh e-Boost	46.477	231	62	15,6	422	160	6,6	385
Bateria 77 kWh e-Boost	50.794	231	82	15,8	552	160	7,0	385
DACIA								
Spring	Euro NCAP: ★							
Electric 45 Essential	20.400	45	27,4	13,9	230	125	19,1	290
Electric 65 Extreme	22.050	65	27,4	-	220	-	-	290
DS								
DS 3	Euro NCAP: ★							
E-Tense	43.150	156	54	15,6	404	150	8,7	350
FIAT								
500 Elétrico	Euro NCAP: N.D.							
70 kW 95cv Action	24.800	95	23,7	13,0	190	135	9,5	185
87 kW 118cv Action	30.300	118	42,0	13,9	322	150	9,0	185
500 Elétrico Cabrio	Euro NCAP: N.D.							
70 kW 95cv RED	30.450	95	23,7	13,0	190	135	9,5	185
87 kW 118cv Icon	33.300	118	42,0	13,9	322	150	9,0	185
500 Elétrico 3+1	Euro NCAP: N.D.							
87 kW 118cv Icon	32.300	118	42,0	14,3	313	150	9,0	185
FORD								
Mustang Mach-E	Euro NCAP: N.D.							
RWD Standard 75,7 kWh	50.086	269	75,5	17,2	440	180	6,1	402
RWD Alargada 98,8 kWh	58.020	294	98,8	16,5	610	180	6,2	402
AWD Standard 75,7 kWh	57.506	269	75,7	19,5	400	180	6,3	402
AWD Alargada 98,8 kWh	66.787	351	98,8	18,7	540	180	5,1	402
HONDA								
e	Euro NCAP: ★★★★							
100 kW	36.360	136	35,5	18,0	222	145	9,0	171
113 kW Advance	38.885	154	35,5	18,0	222	145	8,3	171
HYUNDAI								
Ioniq	Euro NCAP: ★★★★★							
EV	40.575	136	38,3	13,8	311	165	9,9	455
Ioniq 5	Euro NCAP: ★★★★★							
Premium	48.800	217	72,6	16,7	481	185	7,4	527
Vanguard	51.990	217	72,6	16,8	481	185	7,4	527
Vanguard+	54.490	217	72,6	16,8	481	185	7,4	527
Kauai	Euro NCAP: ★★★★★							
Premium EV 39 kW	36.500	136	39	14,3	305	155	9,9	332
Premium EV 64 kW	41.050	204	64	14,7	484	167	7,9	332
JAGUAR								
I-PACE	Euro NCAP: N.D.							
EV 400 Auto AWD S	80.417	400	90	22,0	470	200	4,8	532
JEEP								
Avenger	Euro NCAP: N.D.							
Longitude	37.800	156	54	15,7	400	150	9,0	355
Altitude	39.800	156	54	15,7	400	150	9,0	355
KIA								
e-Niro	Euro NCAP: N.D.							
EV 64 kWh	45.450	204	64,8	16,9	460	167	7,8	475
EV6	Euro NCAP: N.D.							
Air	51.750	170	58	16,6	394	185	8,5	520
GT Line	59.550	228	77,4	16,5	528	185	7,3	520
GT	80.700	585	77,4	20,6	424	260	3,5	480
EV9	Euro NCAP: N.D.							
1ª Edition	77.500	204	99,8	20,2	563	185	9,4	828
GT Line	89.900	385	99,8	22,8	505	200	5,3	828
LEXUS								
RZ	Euro NCAP: N.D.							
450E Executive	74.250	313	71,4	16,8	440	160	5,6	522
450E Executive Plus	79.050	313	71,4	16,8	440	160	5,6	522
MASERATI								
Grecale	Euro NCAP: N.D.							
Folgore	136.008	557	105	24,7	487	220	4,1	535
GranTurismo	Euro NCAP: N.D.							
Folgore	214.890	761	92,5	22,8	438	325	2,7	270
MAZDA								
MX-30	Euro NCAP: N.D.							
e-Skyactiv EV 145 cv Prime-Line	41.680	145	35,5	17,9	200	140	9,7	366
e-Skyactiv EV 145 cv Exclusive-Line	42.630	145	35,5	17,9	200	140	9,7	366
MERCEDES								
EQA	Euro NCAP: N.D.							
250	55.500	190	66,5	15,5	493	160	8,6	340
350 4Matic	63.200	292	66,5	17,5	436	160	6,0	340
EQB	Euro NCAP: N.D.							
250	59.150	190	66,5	16,5	469	160	8,9	495
350 4Matic	65.500	292	66,5	18,2	420	160	6,2	495
EQE	Euro NCAP: N.D.							
350	73.350	292	96,1	16,5	639	210	6,4	430
500 4Matic	85.500	408	96,1	18,2	578	210	5,7	430
AMG 43 4Matic	105.650	476	96,1	19,7	532	210	4,2	430
AMG 53 4Matic	111.800	625	96,1	20,1	526	210	3,5	430
EQE SUV	Euro NCAP: N.D.							
350	91.950	292	90,6	18,5	565	210	6,7	580
500 4Matic	103.600	408	90,6	19,3	540	210	4,9	580
AMG 43	129.900	476	90,6	23,1	469	210	4,3	580
AMG 53	145.038	628	90,6	23,2	452	240	3,7	580
EQC	Euro NCAP: N.D.							
400 4Matic Coupé	74.200	408	93,0	21,5	432	180	5,1	500
EQS	Euro NCAP: N.D.							
350	110.550	292	90,5	16,7	629	210	6,6	610
450 +	122.650	333	107,8	16,7	744	210	6,2	610
580 4Matic	150.650	523	107,8	18,4	670	210	4,3	610
AMG 53 4Matic+	173.450	658	107,8	22,1	563	220	3,8	610
MG								
4	Euro NCAP: N.D.							
51 kWh Standard	32.990	170	51	17,0	350	160	7,7	363
64 kWh Comfort	37.590	204	64	16,0	450	160	7,9	363
77 kWh Luxury Long Range	43.090	245	77	16,5	520	180	6,5	363
XPower	44.090	434	64	18,7	385	200	3,8	363
ZS	Euro NCAP: N.D.							
50 kWh Comfort	35.990	177	50	17,3	320	175	8,6	448
70 kWh Comfort	40.990	156	70	17,8	440	175	8,6	448
Marvel R	Euro NCAP: N.D.							
70 kWh Comfort	45.690	180	70	19,4	402	200	7,9	448
70 kWh Performance AWD	53.790	288	70	20,9	370	200	4,9	448
5	Euro NCAP: N.D.							
50 kWh Comfort	37.790	177	50	17,9	320	185	7,7	479
61 kWh Comfort	41.190	156	61	17,5	400	185	7,7	479
NISSAN								
Leaf	Euro NCAP: ★★★★★							
40 kWh Acenta Access	34.600	150	40	17,1	270	144	7,9	394
e+ 62 kWh	45.500	218	62	18,5	385	157	7,3	385
Ariya	Euro NCAP: ★★★★★							
63 kWh Advance	49.200	218	67	17,6	403	160	7,5	468
87 kWh Advance	55.200	218	91	18,5	513	160	7,6	468
87 kWh Evolve e-4ORCE	63.200	218	91	19,5	500	200	5,7	415
OPEL								
Corsa-e	Euro NCAP: ★★★★★							
Corsa-e Edition	31.395	136	50	15,7	356	150	8,1	267
Corsa-e Business	32.895	136	50	15,7	356	150	8,1	267
Mokka-e	Euro NCAP: ★★★★★							
Mokka-e Edition	37.630	136	50	15,8	335	150	9,0	310
Mokka-e Elegance	40.330	136	50	15,8	335	150	9,0	310
Combo	Euro NCAP: ★★★★★							
Combo-e Life Edition Plus	37.250	136	50	19,4	284	135	11,7	597
PEUGEOT								
e-208	Euro NCAP: ★★★★★							
e-208 Active	32.970	136	50	15,4	362	150	8,1	265
e-208 Allure	34.120	136	50	15,5	362	150	8,1	265
e-2008	Euro NCAP: ★★★★★							
e-208 Active	37.220	136	50	15,7	337	150	8,1	405
e-208 Allure	38.520	136	50	15,8	337	150	8,1	405
e-Rifter	Euro NCAP: N.D.							
Standard Active Pack	36.631	136	50	-	280	130	11,2	597
POLESTAR								
Polestar 2	Euro NCAP: N.D.							
Single Motor	49.900	224	69	16,5	470	160	7,4	446
Single Motor	53.400	224	78	17,0	540	160	7,4	446
Dual Motor	56.900	408	78	19,3	480	205	4,7	440
PORSCHE								
Taycan	Euro NCAP: ★★★★★							
Taycan	96.909	326	79,2	20,3	432	230	5,4	407
Taycan 4S	119.003	435	79,2	21,0	409	250	4,0	407
Taycan GTS	145.637	517	93,4	20,3	504	250	-	407
Taycan Turbo	170.769	625	93,4	22,8	453	260	3,2	407
Taycan Turbo S	205.209	625	93,4	24,2	417	260	2,8	407
Cross Turismo 4	107.396	380	93,4	22,4	456	220	5,1	446
Cross Turismo 4S	124.538	490	93,4	22,6	452	240	4,1	446
Cross Turismo Turbo	172.245	625	93,4	22,3	457	260	3,3	405
Cross Turismo Turbo S	206.685	625	93,4	24,4	419	250	2,9	405
Sport Turismo	97.893	326	79,2	20,1	433	-	5,4	446
Sport Turismo 4S	119.987	435	79,2	20,4	441	-	4,0	446
Sport Turismo GTS	146.621	517	93,4	20,9	491	250	3,7	446
Sport Turismo Turbo	171.753	626	93,4	20,9	492	-	3,2	446
Sport Turismo Turbo S	206.193	626	93,4	22,5	458	260	2,8	446
RENAULT								
Twizy	Euro NCAP: N.D.							
45 Life	13.005	17	6,1	-	70	80	-	31
Twingo	Euro NCAP: N.D.							
Zen Electric 22	23.345	82	21,4	16	190	135	12,9	210
Intens Electric 22	24.245	82	21,4	16	190	135	12,9	210
ZOE	Euro NCAP: ★★★★							
E.V. 40 R110 Zen	32.940	108	41	17,2	313	135	13,2	338
E.V. 50 R110 Zen	33.690	108	52	17,7	395	135	11,4	338
E.V. 50 R110 Limited	35.490	108	52	17,7	385	135	11,4	338
E.V. 50 R135 Exclusive	37.290	135	52	17,7	385	140	9,5	338
Mégane E-Tech Elétrico	Euro NCAP: ★★★★★							
EV40 equilibre	35.200	130	40	15,8	300	150	10,0	440
EV60 evolution ER super charge	41.200	130	60	15,5	470	150	10,0	440
EV60 evolution ER optimum charge	42.700	130	60	15,5	470	150	10,0	440
EV60 evolution super charge	42.000	220	60	16,1	450	160	7,5	440
EV60 evolution optimum charge	43.500	220	60	16,1	450	160	7,5	400
SKODA								
Enyaq IV	Euro NCAP: ★★★★★							
IV 60	45.962	180	62	16,0	397	160	8,7	585
IV 80	51.738	204	82	15,8	544	160	8,5	585
IV 80 4x4	54.135	265	82	16,6	521	160	6,9	585
SMART								
#1	Euro NCAP: ★★★★							
Pro+	40.950	272	66	16,8	440	180	6,7	313
Premium	44.450	272	66	16,8	440	180	6,7	313
TESLA								
Model 3	Euro NCAP: N.D.							
BEV RWD	39.995	283	60	14,4	510	225	6,1	561
BEV Long Range RWD	43.995	351	75	14,7	602	233	4,4	425
Model Y	Euro NCAP: N.D.							
BEV RWD	45.500	299	60	15,7	455	217	6,9	177
BEV Long Range 4WD	54.500	367	75	16,9	533	217	4,4	-
BEV Performance 4WD	60.000	462	75	17,3	514	250	3,7	-
Model S	Euro NCAP: N.D.							
BEV All-Wheel Drive Auto	109.500	670	100	17,5	634	250	3,2	709
BEV Plaid All-Wheel Drive Auto	134.500	1020	100	18,7	600	322	2,1	709
Model X	Euro NCAP: N.D.							
BEV All-Wheel Drive Auto	118.495	670	100	19,1	576	250	3,9	-
BEV Plaid All-Wheel Drive Auto	138.500	1020	100	20,8	543	262	2,6	-
TOYOTA								
bZ4X	Euro NCAP: ★★★★							
2WD Exclusive	52.990	204	71,4	14,4	516	160	7,5	452
2WD Premium	56.190	204	71,4	14,4	516	160	7,5	452
VOLKSWAGEN								
ID.3	Euro NCAP: ★★★★★							
Pro City 58 kWh	42.078	204	62	15,2	428	160	7,4	385
Pro S City 77 kWh	44.930	204	82	15,3	559	160	7,9	385
ID.4	Euro NCAP: ★★★★★							
Pro City 77 kWh 286 CV	48.078	286	82	16,2	544	180	6,7	543
GTX 77 kWh 340 CV	61.017	340	82	17,1	515	180	5,4	543
ID.5	Euro NCAP: ★★★★★							
Pro City 77 kWh 286 CV	51.997	286	82	16,0	552	180	6,7	549
GTX 77 kWh 340 CV	63.274	340	82	16,4	533	180	5,4	549
ID.7	Euro NCAP: ★★★★★							
Pro 77 kWh 286 CV	59.933	285	82	14,1	621	180	6,5	532
ID.Buzz	Euro NCAP: ★★★★★							
Pro	51.144	204	82	20,6	423	145	10,2	1121
VOLVO								
C40	Euro NCAP: ★★★★★							
Recharge Single Motor Core	51.483	231	69	18,1	437	180	7,4	413
Recharge Single Motor Plus	53.963	231	69	18,1	437	180	7,4	413
Recharge Twin Motor Plus	60.103	408	78	19,9	449	180	4,7	413
XC40	Euro NCAP: ★★★★★							
Recharge Single Motor Core	49.535	231	69	18,6	425	160	7,4	419
Recharge Twin Motor Core	55.675	408	78	20,5	437	180	4,9	419



CITROËN BASALT VISION
UM SUV COUPÉ "LOW COST"?

Não é bem um modelo de produção, mas a Citroën assegura que está muito perto de o ser. Falamos do Basalt Vision, uma aproximação ao que poderá ser, aos olhos da marca francesa, um carros de baixo custo com um estilo apelativo em linha com a crescente moda SUV coupé. Com lançamento limitado para o mercado indiano (embora venha a estar disponível também na América do Sul), o Basalt tem um aspeto mais desportivo do que é habitual na marca, graças a uma linha descendente do tejadilho mais elaborada, sobretudo em comparação com o C3 Aircross, do qual deriva. A sua mecânica é familiar: equipa propulsor turbo a gasolina de 1.2 litros e 130 CV para o mercado sul-americano e 1.2 de 110 CV no indiano. Além disso, a Citroën está a planear uma versão totalmente elétrica num futuro não muito distante.

PARA A INDIA E AMÉRICA DO SUL



SUZUKI JIMNY XL HERITAGE
NA AUSTRÁLIA



Se ainda não sabia, em outros mercados existe não só um Suzuki Jimny em versão de cinco lugares (aqui na Europa vende-se apenas o comercial N1), mas também com carroçaria de 5 portas e distância entre eixos alargada. É sobre esta base que a marca nipónica lança o Heritage, uma edição especial com estilo retro conforme a decoração e cor. Disponível para o mercado australiano, o Heritage pode ser configurado em 5 tonalidades clássicas às quais acrescenta um toque muito pessoal graças aos vinis que percorrem as laterais e a traseira do veículo. Não é a primeira vez que a Suzuki lança uma edição especial com estas características e, de facto, resultou tão bem que, além de repeti-la, aumentou a "tiragem" para nada menos que 500 unidades. O motor, para terminar, mantém-se inalterado: um 1.5 litros com 102 CV.

SÓ EXISTEM 500 UNIDADES





Proprietário
Editorial Grupo V Portugal, Lda

Capital Social e gerência:
Nuno Gomes

Sede de Editor e Redação
Editorial Grupo V Portugal, Lda
Rua Leopoldo de Almeida, nº 9 A
– Escritório 13 – 1750-137 Lisboa
Tel.: 218 310 920 - NIF: 503976474

Editor Geral
Nuno Gomes

Contabilidade
contabilidade@grupov.com

Carros & Motores

Diretor
Miguel Rodrigues
m.rodrigues@grupov.com
Tel. 218 310 920

Redação
Ricardo Carvalho
r.carvalho@grupov.com
Vítor Mendes
v.mendes@grupov.com

Colaboradores
Eduardo Cano, Juan Pablo Esteban, Eduardo Lausín, Karam El Shenawy, Andrés Izurieta, Álvaro Ruiz e José Armando Gómez.

Departamento Gráfico
Gisela Rodrigues Camocho

Fotografia
Paulo Calisto, RCA Photo e Shutterstock

Diretora de publicidade
Alexandra Li Ching
a.ching@grupov.com
919 784 836

Gestão de Assinaturas e Distribuição
Ana Lobo
assinaturas@grupov.com
a.lobo@grupov.com
Tel. 218 310 920 Tlm. 912 563 701

Impressão
LIDERGRAF
| SUSTAINABLE
PRINTING

Distribuição
VASP Distribuidora de Publicações
Média Logistics Park
Quinta do Grajal
– Venda Seca
2739-511 Agualva
Cacém

Tiragem: 28.000 ex.

Periodicidade
Mensal

Preço (IVA inc.): 1.95€ Cont.

ERC N.º 126350

Depósito Legal N.º 357939/13






EQS SUV
EQE SUV



ESPECIAL

REVISTA

Carros Comerciais & Pesados

122 CV



TESTE

BATERIA 52 KWH

RENAULT TRAFIC E-TECH ELECTRIC

ATÉ 297 KM DE AUTONOMIA



NOVIDADE

330 A 480 CV

FORD TRUCKS F-LINE

MOTOR ECOTORQ 9 E 12,7 LITROS

TESTE

ELECTRIC, FH 16 780, FH 460

VOLVO FH AERO

CONFORTO E EFICIÊNCIA



SUMÁRIO





CARTA DO EDITOR

Ricardo Carvalho

Reforço da oferta

As marcas chinesas já são uma realidade, pelo menos nos automóveis ligeiros de passageiros e já se vendem no nosso país com total liberdade. Nos próximos meses serão mais uns seis ou sete os construtores que se vêm juntar à BYD e à MG. Este fenómeno vai deixar de ser exclusivo dos ligeiros de passageiros e vai passar a ser também uma realidade nos veículos de trabalho. Esta edição da Comerciais & Pesados marca a chegada de várias ao mercado nacional que têm vindo a ser anunciadas pelos respetivos importadores. Para já vão "desembarcar" por cá a Foton e a Ohm. A primeira tem uma gama de opções enorme que vai desde as pick-up, passando pelos furgões, terminando nos camiões e promete dar que falar por cá. Quanto a Ohm, é um fabricante de pequenos veículos comerciais cujo objetivo é serem competitivos com preços realmente apelativos. Em breve daremos conta dos vários modelos de cada uma.

Nos pesados, quem chega a Portugal não é uma marca chinesa, mas sim uma turca. A BMC, que já por cá andava com alguns autocarros espalhados pelo país, vai começar a vender o Tugra, um trator de longo curso que promete fazer frente, por exemplo, à Ford Trucks, mas também aos restantes construtores, até porque, diz-se, terá um preço de arromba. Vamos estar atentos para lhe dar o nosso feedback e é a prova de que o mercado automóvel está sempre em movimento.

r.carvalho@grupov.com





NOVAS MARCAS DE COMERCIAIS E PESADOS

Elas vêm aí

As marcas de automóveis ligeiros chinesas já cá andam, para já a BYD e a MG, mas muitas mais vão chegar nos próximos meses. O mesmo vai acontecer com furgões e camiões. Até final do ano de 2024 vão "desembarcar" no mercado nacional diversas opções de veículos comerciais provenientes da China. Nos pesados, vem um novo camião a caminho e vem da Turquia.

POR REDAÇÃO



As relações entre a Europa e a China no setor automóvel são cada vez mais fortes (não quer dizer que sejam pacíficas). Mesmo com o anúncio de tarifas mais elevada à importação de carros chineses, esta invasão não irá abrandar e poderá duplicar até 2025.. Durante 2023, o mercado já deu sinais do potencial que têm, tornando a MG e a BYD em fenómenos do mercado global e as únicas marcas, pelo menos para já, capazes de seguir a liderança da Tesla no mercado dos 100% elétricos.

Esta invasão vai estender-se aos veículos comerciais e pesados, co,m a chegada de algumas marcas já anunciadas pelos respetivos importadores. Num mercado que é muito apetecível, a presença deste tipo de fabricante vai tornar o setor muito mais mexido, não pelo leque de preços mais alargado, mas também pela quantidade de opções que vão surgir.

Assim, aqui ficam algumas da marca chinesas de veículos comerciais e pesados... e não só, cujo lançamento já está previsto no mercado português em 2024.

MUITAS OPÇÕES

Na sequência do acordo agora estabelecido, o Grupo JAP passará a ser responsável pela importação, distribuição e assistência técnica dos Veículos Comerciais Ligeiros (VCL) da FOTON, que chegarão ao mercado nacional ainda em 2024. Esta parceria, mais do que fortalecer a infraestrutura de mobilidade elétrica de Portugal alinha, ainda, com os objetivos nacionais para a redução de emissões e eficiente transição energética.

O acordo marca o início de uma nova era para a mobilidade elétrica, no segmento de veículos comerciais ligeiros, posicionando o Grupo JAP na vanguarda das soluções sustentáveis de transporte, reforçando a estratégia de sustentabilidade que o Grupo tem vindo a implementar, de forma muito ativa, ao longo dos últimos anos.

A FOTON, reconhecida globalmente pela sua liderança em inovação e sustentabilidade, encontra, assim, no Grupo JAP o parceiro ideal para expandir sua atuação no mercado português. O Grupo JAP já detém a representação da marca FOTON em alguns países africanos, sendo este mais um passo na estratégia de expansão e fortalecimento da relação entre as duas entidades.

MAS HÁ MAIS

A oferta de veículos comerciais ligeiros e pesados no nosso país vai ainda ser enriquecida com o lançamento de duas novas marcas cujas vendas já começaram.

São elas a BMC, da Turquia, e a Ohm, detida pela Hiab e com produção na China. Ambas são distribuídas no nosso país pela empresa SJDA – Distribuição Automóvel, com instala-





A Foton vai propor uma ampla gama de modelos, desde pick-up a chassis-cabina





Vai ser curioso perceber a relevância destas marcas face às já estabelecidas...

ções em Sintra. A BMC Trucks arrancou no nosso país com a comercialização de camiões da gama Tügra, os quais utilizam componentes dos principais fabricantes internacionais: motores Cummins ou FPT Cursor, caixas de velocidades ZF Traxon com ou sem Intarder, sistemas de travagem Wabco e eixos traseiros Meritor.

A oferta BMC vai incluir tratores 4×2, com cabina alta e duas camas (Elegance) ou baixa, equipados com motores FPT Cursor de 11 litros com 460 CV e transmissão automática de 12 velocidades. Para aplicações ligadas a transporte regional e construção, a BMC disponibiliza camiões rígidos nas configurações 6×2, 6×4 e 8×4, com cabina curta ou longa, equipados com motores diesel Cummins de 320 cv ou de 400 cv, caixa manual ou automática de nove ou 16 velocidades, respetivamente.

Quanto à Ohm, aposta no segmento de veículos elétricos do tipo chassis-cabina. Detida pela Hiab dos Países Baixos – fabricante das gruas com o mesmo nome -, centro de pesquisa e desenvolvimento em Itália, sede em Singapura e produção na China, foi fundada em 2021 e dedica-se à conceção e produção de veículos comerciais elétricos para aplicações ligadas à distribuição urbana e serviços municipais.

estrutura do chassis foi otimizada para facilitar a instalação dos mais diversos tipos de carroçarias, incluindo contentores fechados, com ou sem frio, caixas abertas, equipamentos de recolha de resíduos sólidos, entre outros. O seu primeiro modelo, que já se encontra em comercialização, é o Ohm 35 BEV, um chassis-cabina elétrico, homologado com peso bruto de 3500 quilos. Está equipado com dois packs de bateria de fosfato de ferro e lítio (LiFePO4), localizados em ambos os lados do chassis, que garantem uma autonomia de até 241 quilómetros em ciclo WLTP ou 337 km em ciclo urbano, para um peso total do veículo de 2143 kg. A bateria fornece energia a um motor elétrico síncrono, localizado no eixo traseiro, que desenvolve uma potência máxima de 86 kW (117 CV) e um binário máximo de 3150 Nm.



RENAULT MASTER

MBA em funcionalidade

As primeiras unidades do novo Renault Master chegam ao mercado na primavera de 2024 que está desejando poder usufruir de um furgão assim. A plataforma multi-energia permitirá a comercialização de versões com motores Diesel, elétricos e a hidrogénio, com uma capacidade de carga e um design aerodinâmico que presta a máxima atenção a todos os detalhes.

POR REDAÇÃO

Este veículo comercial da Renault, que já vendeu mais de 3 milhões de unidades desde o seu lançamento em 1980, vai já na sua quarta geração e apresenta um perfil caraterístico, apreciado pelos profissionais do transporte pela sua forte personalidade. Em termos de design exterior, esta nova geração da Master transmite robustez e segurança, com uma frente que apresenta o novo logótipo da marca e grandes faróis LED. A grelha do radiador tem formato em U, em preto granulado ou na cor da carroçaria, consoante a versão.

As várias opções disponíveis para o novo Master complementam e individualizam a carroçaria com sete cores de série e cerca de 300 tonalidades disponíveis.

ESPAÇO A RODOS

O espaço no habitáculo é reforçado por um tablier em forma de S, que se situa na órbita dos veículos de passageiros premium, com um ecrã de 10" de série. O volante, emprestado da gama de veículos de passageiros, tem uma configuração mais vertical e é regulável em altura e profundidade. Nas versões automáticas, a alavanca selectora está localizada no volante para um maior conforto de condução. Os vários espaços de arrumação espalhados pelo habitáculo proporcionam um volume de arrumação total de 135 litros, o que



faz do Master a referência do mercado neste domínio.

A zona dianteira, onde estão os bancos, pode ser facilmente transformada num escritório móvel completo, uma vez que o banco central pode ser convertido numa confortável mesa de trabalho, com várias tomadas para alimentar aparelhos electrónicos e um espaço de arrumação operacional onde pode ser integrado um computador portátil.

QUATRO NÍVEIS DE POTÊNCIA

A gama inicial do novo Master inclui quatro versões diferentes



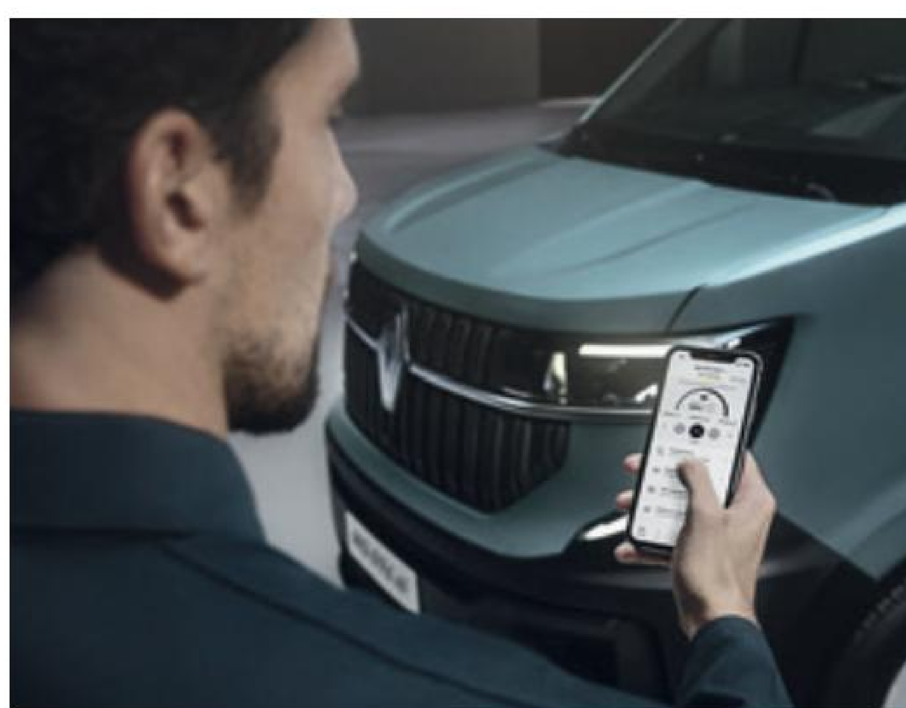
« A plataforma multienergias permite versões elétrica, Diesel e a hidrogénio »



Interior moderno e inspirado nos ligeiros da marca francesa



A app ajuda no dia-a-dia da versão elétrica e não só



ESTÁ DISPONÍVEL EM DIVERSOS TIPOS DE CONFIGURAÇÕES



do motor diesel Blue dCi, com potências de 105, 130, 150 e 170 CV, todas elas com reduções significativas no consumo de combustível: em média, menos 1,5 l/100 km do que anteriormente e emissões de CO_2 em média inferiores em 39 g/km. E em função da motorização escolhida ou das necessidades e gostos do cliente, é possível optar por uma caixa manual ou pela nova caixa automática de nove velocidades, que a Renault descreve como particularmente eficaz.

Para além das motorizações diesel, a gama Master incluirá também, desde o lançamento, versões E-Tech 100% eléctricas. Concretamente, será possível escolher entre um motor de 96 kW (130 CV) e um motor de 105 kW (140 CV), ambos com 300 Nm de binário máximo, que podem ser combinados com dois tipos de baterias: uma com 40 kWh de capacidade, que permite uma autonomia média WLTP de 180 quilómetros, e outra com 87 kWh para uma autonomia média WLTP de 410 quilómetros. E o consumo de energia mantém-se moderado, com uma classificação no ciclo WLTP de 21 kWh/100 km para a versão equipada com a bateria de 87 kWh, graças a um inovador sistema de gestão térmica. Além disso, o carregamento rápido de 130 kW DC permite recuperar 229 km adicionais de autonomia em 30 minutos, enquanto no carregamento doméstico, ir de 10% a 100% pode demorar menos de quatro horas utilizando um carregador AC de 22 kW. ■

NUMA PRIMEIRA FASE, OS MOTORES DIESEL SERÃO OS MAIS PROCURADOS.



RENAULT TRAFIC VAN E-TECH

Elétrico camuflado

Nada nesta Renault Trafic nos diz que estamos perante uma versão elétrica do popular modelo francês. E, apesar de não parecer, é uma novidade. Mostrou ser ágil, fácil de conduzir e com um efeito de regeneração muito positivo, mas podia ter mais autonomia.

TEXTO **RICARDO CARVALHO** FOTOS **PAULO CALISTO**

Sendo um nome com muita história no seio da Renault e no próprio mercado dos veículos comerciais ligeiros, a Trafic passa a disponibilizar uma versão elétrica adaptada. Ou seja, o modelo não utiliza uma plataforma multienergias, por isso a marca francesa acabou por desenvolver uma opção 100% elétrica tendo em conta aquilo que já dispunha.

Assim, o furgão 100% sem emissões que testamos recentemente pelas estradas habituais do nosso dia-a-dia, chega ao mercado em dois comprimentos de carroçaria (5,08 metros na L1 e 5,48 metros na L2) e duas alturas (1967 metros e 2498 metros), ao passo que a capacidade de carga (na configuração furgão) pode variar entre os 5.8 m^3 e os 8.9 m^3. A versão mais comprida (L2) oferece até 4,15 metros de comprimento de carga graças à partição na divisória. Já a capacidade de reboque é de até 750 kg, para 1,1 toneladas de peso de carga admissível. A autonomia real elétrica ronda os 230 km.

SEM ALTERAÇÕES

No habitáculo, encontramos muitas soluções de arrumação

FICHA TÉCNICA

RENAULT TRAFIC VAN E-TECH ELECTRIC

MOTOR ELÉTRICO	Síncrono de íman permanente, dianteiro
POTÊNCIA	90 kW/122 CV
BINÁRIO	245 Nm
BATERIA	Iões de lítio, 52 kWh
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa automática de relação única
ACELERAÇÃO	0-100 km/h: 13,6 s
V. MÁXIMA	110 km/h (limitada)
CONSUMO MÉDIO (WLTP)	22 kWh/100 km
AUTONOMIA ELÉTRICA (WLTP)	297 km
CARREGAMENTO (15-80%)	1h25 a 22 kW (AC trifásico); 50 min. a 50 kW (CC)
DIMENSÕES (C/L/A)	5480/1956/1967 mm
DISTÂNCIA ENTRE EIXOS	3498 mm
PNEUS	215/65 R16
PESO	2350 kg
BAGAGEIRA	De 5,8 m³ a 8,9 m³
PREÇO	Desde 46 200 euros

A volumetria de carga vai dos 5,8 aos 8,9 m³, dependendo da versão





O tablier é versátil e funcional, mas sente-se a falta de um espaço mais imediato para colocar o smartphone

e de funcionalidade, com um total de 88 litros de espaços (19,7 litros na consola, 14,6 litros nas portas e 54 litros sob o banco), onde convém destacar a solução de banco corrido na frente – para três – que tem como particularidade o rebatimento do banco do meio para servir de mini-escritório ou de local de arrumações suplementares.

Para manter o peso dentro de limites aceitáveis, o trabalho dos engenheiros da marca foi bem conseguido, com o Trafic Van E-Tech Electric a manter uma excelente modularidade a bordo a que não são alheias as portas laterais deslizantes, as múltiplas possibilidades de configuração por via das soluções Renault Pro+ e um compartimento de carga amplo e, como já fizemos questão de mencionar, sem o menor indício de que se trata de modelo elétrico

Mas a ausência de ruídos provenientes do motor assim que se começa a mover é o principal revelador da sua caraterística, ter um motor elétrico debaixo do capô. Esta Trafic Van E-Tech Electric conta com um propulsor de 90 kW/122 CV e 245 Nm de binário logo disponível, permitindo-lhe acelerar dos zero aos 100 km/h em 13,6 segundos, ao passo que a velocidade máxima está limitada aos 110 km/h. O consumo médio homologado é de 22 kWh/100 km, contudo, e com vários cuidados foi possível rubricar valores inferiores.

BOM ANDAMENTO

Em estrada, e realizando todo o tipo de percurso durante o nosso teste, este furgão denotou sempre uma boa capacidade para ganhar ritmo, valendo-se da potência disponível de imediato para prestações competentes. O desempenho foi sempre consistente com o que seria de esperar: desenvolto. Mesmo em modo 'Eco', que limita a potência e a velocidade máxima, a Trafic ofereceu respostas cómodas para lidar com o trânsito do dia-a-dia. O comportamento é estável, com a bateria a ajudar a baixar o centro de gravidade, mas é essencialmente um modelo de cariz laboral, pelo que as suas ambições são limitadas. Seguro e estável, obedecendo bem a mudanças de direção e com um tato de travagem correto, acima dos 70 km/h ao levantar o pé do acelerador, a intensidade de regeneração e da desaceleração é menor, abaixo dos 70 km/h a intensidade de ambas torna-se mais evidente, conseguindo-se recuperar alguma energia que vai fazendo aumentar a autonomia na bateria. ■



No tablier, a principal diferença reside no painel de instrumentos específico desta versão. O sistema multimédia funciona bem





VOLKSWAGEN CALIFORNIA 2024

O sonho de muitos



A Volkswagen Veículos Comerciais revelou a nova California 2024, talvez a autocaravana mais emblemática de todas, que sempre foi sinónimo de liberdade e de desejo de explorar o mundo. A sétima geração é construída sobre a plataforma MQB da Multivan e é também a primeira a oferecer uma versão híbrida plug-in combinada com tração às quatro rodas.

POR REDAÇÃO

A história da Volkswagen California é mítica. Foi a caravana por excelência e tem sido objeto de sonho de muitos. Basta perguntar a quem tem uma caravana, que a resposta em termos de desejo é... ter uma California.

REPLETO DE NOVAS FUNCIONALIDADES

A Volkswagen Veículos Comerciais redesenhou todas as áreas deste modelo, tornando-o mais espaçoso, "mais inteligente", mais sofisticado, mais versátil e, naturalmente, mais sustentável. No entanto, a marca alemã manteve os principais pormenores que fizeram da Califórnia um verdadeiro ícone: o tejadilho elevatório e o interior meticulosamente detalhado.

Em alguns mercados, um toldo que pode ser montado no lado esquerdo ou direito de série também é proposto como uma forma de viver no exterior e proteger a entrada da chuva ou do sol. Igualmente novos são os bancos individuais em vez do banco traseiro, para que até as bicicletas possam viajar no interior.

Finalmente, como já foi referido, existe uma nova unidade de controlo no pilar C do lado do passageiro, a partir da qual todas as funções da caravana podem ser geridas e controladas. Além disso, todas as luzes LED e de fundo no compartimento dos passageiros podem ser desligadas simultaneamente com um breve toque duplo num dos numerosos interruptores de luz.

Em termos técnicos, todas as versões da California são baseadas na atual variante de distância entre eixos longa da Multivan. Especificamente, tem 5.173 mm de comprimento, 1.941 mm de largura e 1.990 mm de altura com o tejadilho descido. Isto significa que cabe na maioria dos parques de estacionamento subterrâneos. A distância entre eixos alargada para 3.124 mm aumenta o espaço interior. Quando o teto rebatível está aberto, a altura interior aumenta para 2.108 mm. Não é de menosprezar o facto de, graças à plataforma MQB, a California 2024 dispor de uma vasta gama de sistemas de assistência à condução, que vão desde a travagem automática de emergência até ao Travel Assist (condução semi-autóno ma). A carrinha alemã é alimentada por três motores que podem ser combinados com todas as versões e estão ligados a uma transmissão automática de dupla embraiagem DSG. Há um motor diesel 2.0 TDI de 150 CV, um motor a gasolina 2.0 TSI de 204 CV e uma opção híbrida plug-in (eHybrid) com uma potência combinada de 245 CV, que também pode funcionar em conjunto com a tração integral 4Motion e permite uma capacidade de reboque de 2 toneladas. A parte térmica do eHybrid é assegurada pelo motor 1.5 TSI Evo2. ■


O tablier é praticamente o mesmo da Multivan. Conta apenas com funções específicas da California

CINCO VERSÕES

As cinco versões do California 2024 foram concebidas para abranger o maior número possível de estilos de vida e cenários de viagem diferentes. Todos os bancos traseiros individuais são amovíveis e estão equipados com gavetas. Também indispensáveis são as portas USB-C de 45W espalhadas pelo habitáculo. Abaixo estão as informações sobre as variantes mais interessantes.
A California Beach, homologada como veículo de passageiros, é o modelo de entrada de gama: é essencialmente uma Multivan com teto elevatório manual. A homologação da California Beach Camper é a de uma autocaravana tradicional. É uma carrinha de cinco lugares, mas está também equipada com uma mini-cozinha extremamente compacta e uma tomada de 230 V. A California Ocean já era a opção topo de gama no modelo anterior e continua a sê-lo agora. Esta variante de quatro lugares inclui numerosos equipamentos de série adicionais, uma cozinha completa do lado do condutor e uma segunda bateria. A kitchenette foi completamente redesenhada e oferece espaço para entrar e sair através da porta de correr do lado esquerdo.






IVECO
IVECO
IVECO
IVECO



AS ALTERAÇÕES ESTÉTICAS SÃO MINÍMAS. MUDA MAIS NO INTERIOR.

MAN TGE NEXT LEVEL

Salto tecnológico

O furgão da MAN Truck & Bus foi alvo de um restyling que incide mais na tecnologia e na segurança, do que propriamente na vertente estética ou mecânica. Outra vantagem é a possibilidade de atualizações over-the-air, o que, por sua vez, eliminam a necessidade de visitar a oficina para melhorar o software.

POR **REDAÇÃO**

Olhando para estas imagens parece a mesma TGE de sempre. O furgão da MAN desenvolvido em parceria com a Volkswagen e que se assume como o veículo de entrada na gama da marca de veículos pesados, está mais moderno.

As novas unidades de controlo, em combinação com os renovados sensores de radar e câmaras, melhoraram consideravelmente os sistemas de segurança e de assistência ao condutor. Por exemplo, os sistemas de aviso de ângulo morto e de aviso de arranque são completamente novos; estes são de série para todos os MAN TGE com mais de 3,5 toneladas na categoria N2, mas opcionais para os veículos da categoria N1.

Os sistemas opcionais Cruise Assist, Cruise Assist Plus e de assistência em curva também são novos. Além disso, quase todos os sistemas foram revistos e as suas funções alargadas. Outro destaque é a lista alargada de sistemas de assistência de série. Deteção de fadiga, informação sobre sinais de trânsito, Intelligent Speed Assistant, Emergency Brake Assist EBA1, Intelligent Speed Assistant, Active Lane Departure Warning System LGS, Cruise Control e Tyre Pressure Indicator são agora de série em todos os MAN TGE Next Levels. Isto eleva a segurança ativa dos furgões MAN a um novo nível.

MAIS EQUIPAMENTO

O equipamento de série da MAN TGE das versões N1 inclui também um novo airbag para o passageiro e um sistema de registo de acidentes. Este último regista e armazena parâmetros e informações críticas relacionadas com o acidente, imediatamente

antes, durante e imediatamente após o acidente, garantindo o acesso a informações importantes para a investigação de acidentes e análise do desempenho do equipamento de segurança. A opção de um airbag para o passageiro continua disponível para os veículos da categoria N2.

O MAN TGE Next Level apresenta uma série de melhorias de conforto, incluindo um novo painel de instrumentos com instrumentação digital e um grande ecrã tátil MAN Media Van para controlar as funções do veículo e o sistema de infotainment. Graças ao seu sistema elétrico e eletrónico amplamente revisto, em combinação com o novo posto de trabalho do condutor e os novos e actualizados sistemas de assistência, a MAN TGE foi actualizada para um novo nível, razão pela qual foi apelidada de "Next Level". A produção das primeiras variantes do modelo terá início em junho de 2024, seguindo-se outras no decurso do ano.

Motor descartado

Em destaque

- Mais opções tecnológicas
- Painel de instrumentos redesenhado
- Mais equipamento de segurança
- Motor de 102 CV "passa à reforma"



Sob o capô, o modelo 2025 da MAN TGE é novo e está pronto para enfrentar o futuro. Embora o seu exterior marcante e dinâmico permaneça praticamente inalterado, com a TGE Next Level Edition a MAN Truck & Bus concebeu uma edição discreta mas atractiva que realça os detalhes estéticos. Esta edição, que já está disponível para encomenda, inclui a cor de lançamento Pale Copper Metallic, capas dos espelhos retrovisores em Piano Black, um friso prateado no para-choques, um emblema "Next" na grelha dianteira e jantes de liga leve de 17 polegadas em prateado ou, opcionalmente, em preto.

No que respeita aos motores, há uma ligeira alteração. Por um lado, o turbodiesel de 2,0 litros e a opção de caixa manual ou automática de 8 velocidades mantêm-se, no entanto, o anterior motor de base de 75 kW (102 CV) deixará de estar disponível devido à reduzida procura por parte dos clientes. São agora



O ecrã central e o painel de instrumentos foram os elementos que mais mudaram no tablier



oferecidos três níveis de potência de série: 103 kW (140 CV), 120 kW (163 CV) e 130 kW (177 CV).

Ainda no interior, o painel de instrumentos da MAN TGE foi completamente redesenhado com um ecrã tátil separado no centro. O volante ergonómico, a partir do qual os novos sistemas de assistência podem ser seleccionados diretamente, também foi redesenhado. O novo painel de instrumentos de série é totalmente digitalizado e oferece ao condutor inúmeras possibilidades de personalização dos ecrãs e das informações. Destaque para o novo sistema de infotainment MAN Media Van. Trata-se de um centro moderno para o controlo das funções do veículo e do infotainment. Estão disponíveis três variantes do sistema de infotainment: MAN Media Van com ecrã de 10,4" de série, MAN Media Van Navigation com ecrã de 10,4" (mais funções opcionais) e MAN Media Van Navigation Business com ecrã de 12,9" (mais funções opcionais). As funções opcionais incluem, por exemplo, o serviço de streaming Tidal e o controlo por voz. Uma base de carregamento indutiva para carregamento sem fios de dispositivos inteligentes está disponível mediante pedido. Para melhorar a comunicação com a fila traseira de bancos na cabina dupla, é possível selecionar o microfone dianteiro e o altifalante traseiro. Esta funcionalidade opcional é designada por In-Car Communication. ■



FORD E-TOURNEO CUSTOM

Transferências limpas

A Ford Pro já tem disponível para encomenda o seu mais recente Monovolume elétrico. Trata-se do novo E-Tourneo Custom, versátil, funcional e repleto de luxos. São 160 kW de potência e 325 km de autonomia, mas o preço de 69 250 euros (sem desconto) acaba por se justificar pela quantidade de equipamento que oferece.

POR REDAÇÃO

A Ford Pro está a estabelecer um novo padrão no segmento dos veículos multiatividades com o novo E-Tourneo Custom, modelo que combina uma unidade de propulsão elétrica alimentada por bateria de elevada eficiência e uma nova plataforma concebida para a máxima versatilidade e conforto.

Este novo monovolume ou navette de transfers, passa a estar disponível para encomenda na Europa. Destina-se tanto a utilizadores individuais como a clientes profissionais, oferecendo capacidade e espaço para até oito ocupantes. Introduz um conjunto completo de caraterísticas premium, incluindo bancos traseiros flexíveis montados sobre calhas, portas laterais elétricas com abertura/fecho mãos-livres, sistema áudio B&O, tejadilho de vidro panorâmico e um inovador volante basculante. Os níveis de conforto são reforçados pelo requinte superior e pelo apelo do veículo, proporcionado pelo design de nova geração. A arquitetura otimizada do chassis, com suspensão traseira independente, proporciona uma propulsão elétrica silenciosa e um novo nível de conforto e estabilidade de condução.

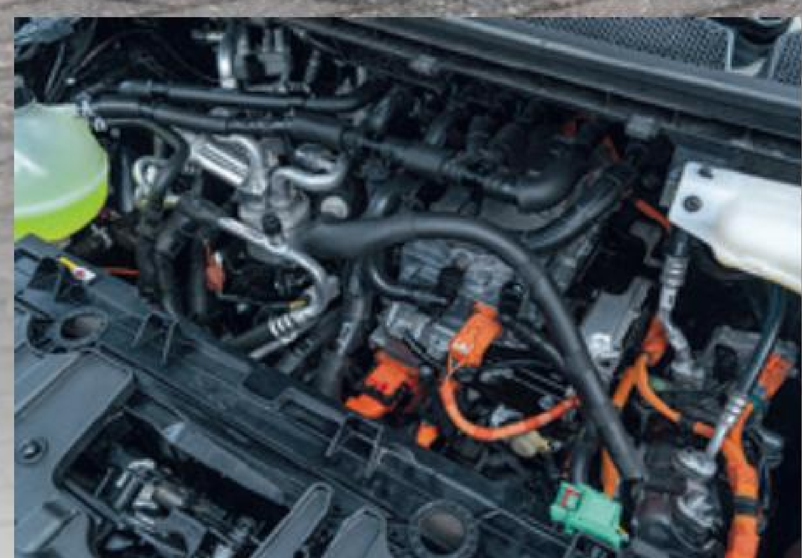




Depois da opção ICE, é agora a vez da marca lançar na Europa esta escolha que recai num motor elétrico



A bateria é de 64 kWh de capacidade útil. O motor chega aos 256 CV



TOTALMENTE INTEGRADO

Todos os Tourneo Custom da próxima geração estão totalmente integrados com a plataforma de software e serviços conetados Ford Pro, onde se incluem uma solução de carregamento doméstico concebida para utilizadores empresariais; ferramentas de gestão da Ford Pro Telematics 3 para simplificar a gestão de vários veículos; App FordPass 4 gratuita para proprietários com um único veículo; o sistema de atividade FORDLiive conetado para apoio à manutenção, ligado à cloud.

O E-Tourneo Custom possui uma bateria com uma capacidade util de 64 kWh e um motor elétrico de 160 kW (256 CV) para proporcionar um desempenho excecional, requinte e uma autonomia de até 325 km. O grupo motopropulsor 100 por cento elétrico do veículo multiactividades também oferece a capacidade de conduzir com um só pedal para uma eficiência energética ainda maior e uma experiência de condução mais descontraída e confortável.

Um carregador trifásico de 11 kW AC a bordo é capaz de recarregar totalmente a bateria em menos de oito horas, 8 e uma recarga de 10 a 80 por cento demora cerca de 39 minutos utilizando um carregador rápido de 125 kW DC. O perfil de carga do E-Tourneo Custom permite recargas rápidas; nos testes efetuados em laboratório, um carregador rápido de 125 kW DC acrescenta perto de 82 km de autonomia em apenas dez minutos.

CONDUTORES APOIADOS

A tecnologia Pro Power Onboard também permite que os clientes utilizem plenamente o potencial do E-Tourneo Custom, fornecendo até 2,3 kW através de tomadas no habitáculo - ideal para alimentar dispositivos digitais, ferramentas ou equipamento desportivo e de campismo quando não está ligado à rede.

Para apoiar a vida ativa dos seus clientes, os veículos Tourneo têm de funcionar, também, como salas de estar e espaços de trabalho móveis, pelo que o E-Tourneo Custom oferece o mesmo inovador volante basculante da E-Transit Custom. Esta caraterística útil e única na sua classe pode ser utilizada como um suporte ergonómico para computadores portáteis e tablets, ou dobrado para se tornar uma prática mesa. A forma de semicircular do volante ("squircle") e a alavanca de mudanças montada na coluna libertam mais espaço para maximizar o conforto e a facilidade de movimentos.

Todos os proprietários do Tourneo Custom podem beneficiar de uma subscrição gratuita de 12 meses das plataformas Connected Navigation e Ford Pro Telematics. 3 A Ford Pro também está a oferecer 12 meses de acesso gratuito ao carregamento público para todos os proprietários do E-Tourneo Custom. ■



O habitáculo é marcado pelo luxo e bom gosto, com materiais de boa qualidade. O tablier é moderno e repleto de ecrã funcionais





DAF XB

Com muito estilo

A DAF reuniu mais de 350 operadores de transportes e a imprensa especializada no circuito de Jarama para mostrar em pormenor os substitutos da série LF.

POR RICARDO CARVALHO



A DAF Portugal reuniu mais de 350 empresas de transporte e a imprensa especializada (entre portugueses e espanhóis) no circuito de Jarama para um grande evento com uma exposição de veículos sem precedentes.

O grande destaque deste evento foi por inteiro para a série XB, a mais recente adição à gama do fabricante holandês. Os XB são os substitutos naturais dos LF, ou seja, o segmento dedicado à distribuição urbana com um peso bruto entre 7,5 e 19 toneladas e distâncias entre eixos que variam entre 4,2 m e 6,9 m. Os novos XB, que foram concebidos para serem utilizados no segmento da distribuição urbana, estão disponíveis numa gama de tamanhos entre 7,5 e 19 toneladas.

GRUPO MOTOPROPULSOR

Os grupos motopropulsores que equipam a nova gama já são "velhos conhecidos". Trata-se dos Paccars de quatro cilindros (4,5 litros) e de seis cilindros (6,7 litros) conhecidos como PX-5 e PX-7, respetivamente. O PX-5 é proposto em três potências: 170, 190 e 210 CV com binários de 700, 750 e 800 Nm. O PX-7 oferece até quatro potências: 230, 260, 290 e 310 CV, com binários de pico de 900, 1.000, 1.100 e 1.200 Nm. Em termos de caixas de velocidades, a marca destacou a ZF Powerline (automática) de oito velocidades como o parceiro mais comum para os Paccar da série XB, embora as caixas automáticas e manuais Allisson (seis e nove velocidades no LF) estejam ainda disponíveis a pedido.

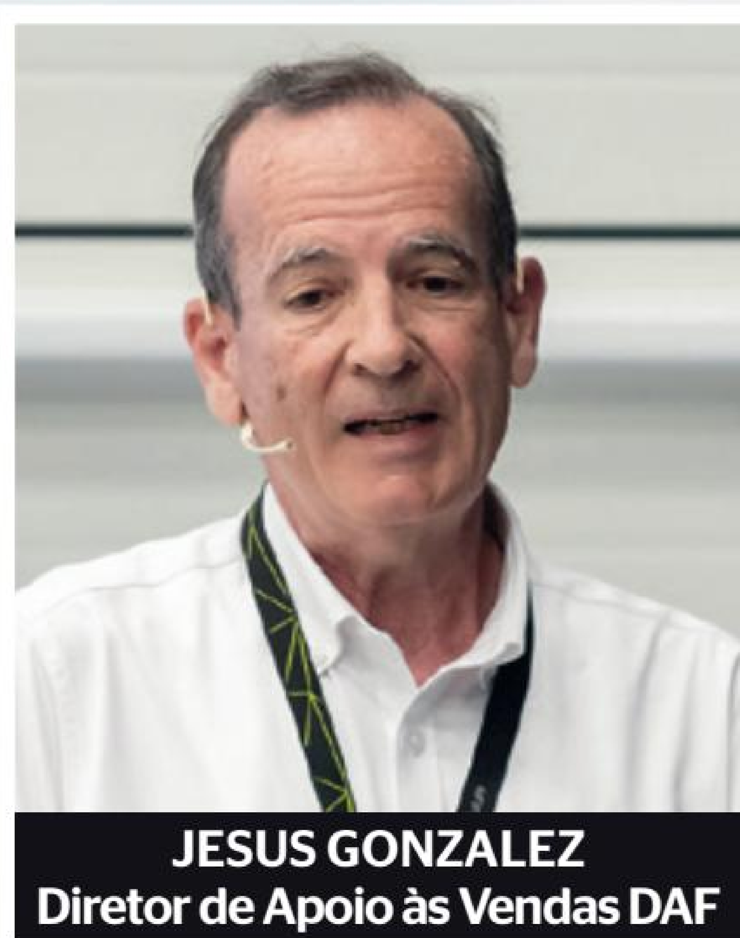
QUASE DE FÁBRICA

Antonio Rasero, Diretor de Vendas da DAF para Espanha e Portugal, e Jesús González, Sales Support & Product Engineering Manager, foram os mestres de cerimónia para explicar e posicionar a nova gama.Um dos pontos altos da sua intervenção foi o programa "Ready to Go". Esta nova proposta diz respeito à sua gama de rígidos que, graças aos acordos estabelecidos com vários fabricantes de carroçarias importantes em Espanha, permite à marca entregar veículos completos num período de seis a oito semanas.

No campo mais técnico destaque para a segurança, eficiência e conforto, os três pilares em que se baseia a nova geração de camiões DAF, afirmou González, que também teve tempo para passar em revista os eixos e suspensões oferecidos pela marca, bem como as novidades dos PX-5 e PX-7 que equipam a gama XB. Como resultado destas modificações, a DAF anuncia uma melhoria no consumo de combustível de até 3% em combinação com o sistema de pós-tratamento dos gases de escape.

C DE CONSTRUÇÃO

Distinguir um veículo rodoviário de um veículo de construção pela sua designação é muito simples na DAF: basta acres-


JESUS GONZALEZ
Diretor de Apoio às Vendas DAF





centar um c (de construção, não de estrada) para identificar este último. A gama XB também terá um representante neste segmento, um XBc de 290 cv. Apesar de o novo representante do segmento da construção não ter estado presente para um primeiro contacto com o terreno, a DAF disponibilizou-nos uma betoneira montada num chassis XDc410 FAT e um basculante num chassis XFc430 FAT. E fê-lo fora de estrada, que é onde estes especialistas em todo-o-terreno têm de atuar. A pequena pista de terra batida foi suficiente para os "c" da DAF mostrarem a sua capacidade de subir e aguentar a descida, e de "torcer" os seus chassis com algumas passagens de ponte incluídas, para gáudio dos "fotógrafos" do momento.



Foram vários os workshops que se levaram a cabo durante o evento, para que todos aprendessem tudo acerca do novo XB

AOS COMANDOS

Ainda que se tratasse de um "passeio" pelo circuito, a marca quis aproveitar esta apresentação nacional para dar à imprensa especializada (e aos seus clientes) a oportunidade de se sentar aos comandos da gama recentemente apresentada. Catorze veículos de várias configurações aguardavam nas boxes que os seus lugares fossem ocupados, durante uma volta, pelos habituais condutores da imprensa especializada mais "pesada" (ligada aos camiões). EScolhemos começar pelo mais pequeno de toda a frota, um XB 210 FA de 10 t com carroçaria frigorífica, que tinha a particularidade de ser o único veículo equipado com o PX-5, uma vez que os restantes treze estavam equipados com o seis cilindros (PX-7) nas suas quatro gamas de potência. O "passeio de veículo" serviu para confirmar dois aspectos importantes: que a unidade que tínhamos nas mãos se comportava como se fosse um grande automóvel (sensação magnífica) e que a DAF aposta claramente na sua gama mais baixa (em tamanho, mas não em qualidade), pois concede-lhe privilégios e elementos da sua gama mais pesada (como o ecrã de 12" no painel de instrumentos digital). Para a segunda volta, decidimos ir ao extremo oposto, e subimos para o cockpit de um XB 310 FA 18t, também com caixa frigorífica. E digo que subimos porque passar da cabina pequena para a maior significa acrescentar um degrau no acesso e um campo de visão consideravelmente maior (as imagens falam por si sobre o volume interior). Para avaliar a parceria do PX-7 na sua gama de potência mais elevada com a caixa Powerline, a XB pede um teste a plena carga e em condições mais severas. ■





FH 16 COM ATÉ 780 CV. RECORDE!



VOLVO FH AERO

Passar com distinção

Embarcámos na aventura de testar as novidades da Volvo Trucks: a nova gama Aero nas versões FH, FH 16 e FH Electric, bem como uma unidade FM. A Grécia foi o cenário.... e o resultado: um 18 valores para uma gama que dá um salto em frente na eficiência e, acima de tudo, no conforto e segurança de condução.

POR RICARDO CARVALHO

Depois da apresentação oficial um mês antes, em Gotemburgo, a "casa" do construtor sueco, a Volvo Trucks preparou uma dinâmica de contacto mais completa para começar a avaliar realmente as virtudes desta nova gama Aero, com a qual a marca completa e melhora ao mesmo tempo o seu catálogo de camiões.

E para pôr à prova estes novos veículos, a marca sueca preparou-nos uma receção na cidade grega de Salónica com 3 unidades do novo FH Aero e uma unidade do modelo FM 500, todos eles equipados com os últimos avanços em matéria de segurança e conforto de que também dispõem as atuais gamas FH e FH 16, que coexistirão com esta nova geração Aero.

Dois dias, 300 quilómetros, quatro veículos e um percurso muito variado foram a nossa pista de testes, focando-nos sobretudo o desempenho do sistema I-SEE e o seu incrível Pilot Control em estradas onde anteriormente não utilizaríamos o cruise control preditivo, juntamente com as melhorias aerodinâmicas e de conforto interior proporcionadas por esta nova gama e a sua cabina estendida. Além disso, o facto de termos uma unidade FH eléctrica deu-nos um novo ponto de vista sobre a electromobilidade.

CABINA AVANÇADA PARA ATRAVESSAR O VENTO

É verdade que talvez a caraterística mais representativa deste veículo seja o facto da cabina do Volvo FH Aero ter sido estendida em 24 centímetros em comparação com o Volvo FH normal, aproveitando o aumento permitido pela Diretiva da UE a partir de 2020, o que permite obter designs mais eficientes que melhoram o consumo de combustível e, aliás, também as emissões de poluentes, bem como uma melhor estabilidade de condução em condições de muito vento. Para além desta extensão, o cockpit Aero recebe até sete novos melhoramentos aerodinâmicos, incluindo uma nova grelha, uma pala de sol integrada com um novo design e abas laterais para uma melhor deflexão do vento. Basta um facto para mostrar a importância da aerodinâmica: a resistência do ar po-



FH ELECTRIC COM ATÉ 666 CV



O tablier foi redesenhado e agora surge mais digital e tátil. É funcional e ergonómico

de representar até um terço do consumo de combustível do veículo em longas distâncias e, se estivermos a falar de um veículo elétrico, pode chegar aos 50%.

Câmaras em vez de espelhos, um sistema I-SEE melhorado, radares em ambos os lados do veículo para melhorar a segurança e um habitáculo interior com mais espaço e melhorias no conforto do condutor são apenas algumas das novidades.

E agora chegamos à parte mais interessante: o contacto dinâmico com os veículos. Para podermos avaliar toda a gama desta nova gama, os organizadores colocaram à nossa disposição quatro unidades de teste: um FM 500, um FH AERO 460, um FH 16 AERO e, finalmente, um FH AERO Electric, que iremos trocar ao longo dos mais de 300 quilómetros que temos pela frente. Um primeiro contacto com a unidade da gama FM 500, leva-nos diretamente à mudança de veículo e ao nosso objetivo mais cobiçado: um FH Aero 460 I-SEE que demonstra porque é que já na sua versão anterior (que por sinal se manterá no mercado durante algum tempo) é um dos veículos de maior sucesso da marca. Agora, com o software de controlo de cruzeiro preditivo melhorado, o seu desempenho é simplesmente notável.

DO MAIS POTENTE AO INCRÍVEL CAMIÃO ELÉTRICO

Em seguida, mergulhámos no prazer de conduzir o camião que detém o recorde de potência entre os pesados de produção: o FH 16 de 780 CV na versão Aero, claro. Que excelência, que portento e que força, mes-



Os pontos de carregamento pela Europa ainda são escassos para o aumento da frota de elétricos



mo com o semi-reboque carregado. É incrível observar a forma como galga asfalto de grandes problemas e, a descer, é preciso ter muito cuidado para não ultrapassarmos o limitador… com facilidade.

E, finalmente, a surpresa do FH elétrico. A utilização é simples e uma surpresa pelo facto do veículo elétrico não ter falta de potência ou energia e que foi capaz de lidar com o percurso proposto, que não era exatamente numa autoestrada plana, com distinção. ■



FORD TRUCKS F-LINE

Reunir as tropas

No passado dia 28 de maio, a Ford Trucks realizou um evento no Outeiro Test Center, em Leiria, para o lançamento da sua nova gama F-Line, onde estiveram presentes mais de 200 pessoas. Os primeiros clientes a receber os novos veículos foram a Canana & Filhos Empreiteiros, Lda., e a Gintegral – Gestão Ambiental, S.A.

POR REDAÇÃO

Depois do sucesso que foi a gama F-Max, de longo curso e aquela que recolocou a Ford Trucks na rota das grandes marcas de veículos pesados, o construtor da oval azul lançou, finalmente, a sua nova gama de produtos denominada F-Line. Traz um novo motor e uma nova transmissão Ecotorq, soluções transversais a todos os modelos.

Através destes novos equipamentos, a gama F-Line quer ser uma aposta no desempenho, potência, durabilidade, economia de consumos e segurança. Em termos de design, a nova gama apresenta mudanças ao nível exterior, mas também interior, contando com uma cabina mais pequena e adequada a contextos domésticos e trabalhos específicos, como é o caso da construção, recolha urbana ou distribuição.



Equipa Ford Trucks reunida. Uma equipa de sucesso que já colocou na estrada mais de 1000 camiões



O evento reuniu clientes, funcionários e imprensa e foi marcado pela apresentçaão do novo F-Line



MOTORES ESPECÍFICOS

Esta nova gama, e como já se disse acima, conta com um novo motor Ecotorq especialmente concebido para esta gama, com capacidade de 9 e 12,7 litros. As potências vão dos 330 ou 420 CV de potência para a gama de estrada; 330, 420 e 450 CV para as opções de construção e 450 CV em 4x2 e 480 CV em 4x4 para os tratores que permitirão fazer longo curso. Na gama de estrada encontramos ainda o modelo Lowliner, de chassis baixo, concebido para o transporte de cargas de grande volume. O sistema de suspensão pneumática traseira melhora o conforto dos veículos. As opções disponíveis para esta série são 4×2, 6×2, 6×4 ou 8×2, com diferentes tamanhos de cabina e distância entre eixos.

No caso da gama de construção, destaca-se a cabina ergonómica renovada com opções 4×2, 6×2, 6×4 e 8×4, que melhoram o conforto e a eficiência de trabalho.

Já a gama de tratores dispõe de inúmeras novas funções e tecnologias concebidas a pensar no conforto, sendo que está disponível com as opções 4×2 e 6×4.

NÚCLEO DURO

Claro que este evento contou com a presença de elementos do núcleo da Ford Trucks Portugal, como Bruno Oliveira, CEO da Ford Trucks Portugal, e António Legas, diretor comercial da Oneshop.

Portugal foi o primeiro país da Europa Ocidental em que a Ford Trucks entrou, em 2019, e desde então, já cerca de 1.500 camiões da marca foram colocados nas estradas com nacionais. "Acreditamos que esta nova gama vai contribuir para o nosso crescimento em Portugal", apontou o CEO, "o nosso objetivo é, a cada dia que passa, colocar mais um camião nas nossas estradas, e estou certo de que esta nova linha F-Line, vai ajudar a colocar ainda mais veículos na estrada e a estar cada vez mais próximos dos nossos clientes".

ATRAIR MOTORISTAS

Neste momento, o desafio da Ford Trucks passa pela "capacidade de atrair e reter motoristas, desenvolvendo produtos ao mais alto nível tecnológico, como é o caso desta linha F-Line", destacou ainda Bruno Oliveira.

Para além dos representantes nacionais, também estiveram presentes elementos da Ford Otosan e International: Burak Ho"gören, director internacional da Ford Trucks, Koray Kuvvet, managing director Iberia da Ford Trucks International, e Gökçe Reynst, Sales Lead para Espanha e Portugal.

Burak Ho"gören destacou que "sinto-me muito feliz por estar presente neste evento de lançamento com a nossa equipa portuguesa. Temos estado a crescer e estamos a melhorar por todo o mundo. Estamos presentes em 50 países, na semana passada entrámos nos Países Baixos, e nas próximas semanas entraremos no mercado suíço e depois no Reino Unido e Irlanda, através de dois parceiros".

Ao nível da sustentabilidade, a Ford Trucks está a evoluir a sua oferta. No próximo ano irão lançar o seu primeiro camião elétrico. Burak Hoşgören avança →

ainda que também estão a trabalhar numa solução de hidrogénio de modo a expandirem a sua oferta e colmatar a procura do mercado por soluções com menores emissões carbónicas.



TECNOLOGIA E SEGURANÇA

A nova linha é gerida através da ConnecTruck, que permite aceder a todas as informações sobre os veículos. Através deste sistema, o utilizador pode ligar-se remotamente ao veículo e obter informações para obter informações sobre a localização, o estado do combustível e o desempenho em qualquer momento. Esta plataforma pode ser integrada com o sistema de gestão de frotas do cliente e tem vantagens ao nível da conectividade e da eficiência na gestão de combustíveis. A gama F-Line tem ainda tecnologias que auxiliam ao nível da segurança, um dos seus principais focos, protegendo tanto o condutor como os peões e outros veículos. Algumas das tecnologias dos novos veículos são:





<< A nova gama F-Line é versátil e oferece várias configurações >>

- **Sistema de informação de ângulos mortos** – para evitar colisões com peões, veículos ou veículos em ângulos mortos;
- **Sistema de informação de deslocação** – este sistema alerta os condutores sobre a presença de peões e ciclistas na zona frontal do veículo antes de iniciarem a marcha;
- **Câmara de visão traseira** – a câmara de visão traseira mostra os objetos atrás do veículo e ajuda o condutor a aperceber-se de quaisquer objetos que se encontrem atrás do veículo.
- **Reconhecimento de sinais de trânsito** – através do sistema GPS e da câmara frontal, o sistema reconhece os sinais de trânsito e alertam o condutor do limite de velocidade;
- **Alerta de manutenção na via de trânsito** – o sistema utiliza câmaras para detetar as marcações na via de trânsito e os limites de estrada, e se detetar que o veículo está a sair da via de trânsito avisa o condutor e emite sinais visuais e sonoros, ativado a mais de 60km/h;
- **Facilitador do Alcoobloqueador** – o veículo conta com um equipamento de controlo de níveis de álcool em que o condutor tem de soprar antes de ligar o veículo, sendo a ignição bloqueada no caso de o condutor não se encontrar apto à condução;
- **Sinal de travagem de emergência** – o sinal de travagem de emergência alerta os outros condutores para uma travagem súbita, ativando as luzes de perigo;
- **Sistema de alerta ao condutor** – este sistema alerta o condutor para a necessidade de paragem devido à falta de tempo de sono e à perda de atenção. Quando o sistema de câmaras deteta sonolência ou distração, avisa o condutor com uma mensagem e som de aviso;
- **Monitorização da pressão dos pneus** – através de sensores, o veículo monitoriza a pressão dos pneus e transmite essa informação ao computador do veículo;

Para além destes sistemas base, a Ford Trucks disponibiliza ainda outros sistemas de segurança como a assistência pré-colisão (sendo padrão exceto para a construção), e sistemas opcionais para estrada e trator, como a assistência pré-colisão com deteção de peões, luzes de estrada automáticas, e controlo de cruzeiro adaptativo inteligente com stop & go. ■

A ligação da Ford Trucks ao desporto automóvel faz-se pela "voz" de Bruno Oliveira, responsável pela marca em Portugal

